

# 運河を埋めるな

保存要望意見書集

小樽運河を守る会 編

さる6月29日、小樽市議会は運河埋め立ての最終  
手続きを承認した。

小樽を愛し、小樽に生きるものとして、この決定に  
は、失望と怒りを禁じえない。

市議会に先だち、小樽市長には、所定の手続きに従  
い2千余通の運河埋め立て反対の意見書がよせられた。  
運河のもつかけがえのない価値を論じ、道路建設の緊  
急性に疑問をなげかけ、小樽の町に運河が生きづくこ  
とを切望する、それら市民の声は、市議会ではついに  
かえりみられなかつた。

私達は、行政手続きにおいて、一枚の紙きれ同然に  
あつかわれたこれらの声の重みを、改めて多くの人々  
に問いたい。

よつてこの意見書集を刊行する。

ここに収録した意見書は、公有水面埋め立て手続き  
に関してよせられたものの一部と、先の都市計画変更  
手続きに関して全国からよせられたものの一部である。

なお、この度の刊行に際しては、意見書をよせられ  
た方々の了承をえるのが筋ですが、なにぶん数も多く  
氏名を略すことによつて、事後御承諾をお願いするし  
だいです。

昭和56年7月18日

小樽運河を守る会

◎ 都市計画街路 3 2 4 臨港線の計画変更  
に対する意見

意見書提出期間 昭和55年8月6日 ~ 19日  
反対意見書数 1,304通

◎ 公有水面(小樽運河)埋め立てに対する意見

意見書提出期間 昭和56年5月8日 ~ 28日  
反対意見書数 2,090通

# 公有水面埋立てに関する

## 意見書

## 小樽運河を守る会

私は過去七年に亘って小樽運河の保存と再生と訴えてきました。それは小樽の町から運河と倉庫と失つてはなかりの思にかりなてられてのことでした。

小樽が小樽であることの証しと失うことにはたえがたいことなのです。この保存運動に共鳴し全国の方々から支援されるに至りました。

併し、行政的平緩さは一昨年の秋臨時決定されこれに基づき計画決定がするめられ、いよいよ六月議会において公有水面理立が議せられようとしています。

この最終段階の行政平緩さと前にして今一度私達の主張と訴え再考を願うものです。

「町」は今住んでいる人、かつて住んた人、これから住むであろう人々の連帯によって創りさつてあげていきます。小樽の町をつくらた先人は他都市に見ることのできない運河と倉庫のある町を築きつくりました。

それは周囲の自然に恵まれた環境と相まって市民は勿論多くの人々に親しまれ愛されてきました。のみならず明治建築として高い評価とうけ私共はあらためて先祖のつくった文化遺産に感動と覚えるのです。

今はかつての繁栄はありません。しかしそこに生きられた生活のしるしは消えるものではないと思えます。

車の渋滞と港湾機能の増進のための臨港路といわれ、縦覧書案にも理立による効果、社会

的効果かうたわれていそが納得がいさません。交通滞の根本的を解決には多可。港湾の展望の進歩も充分なればまづにつくる道路の建設に選好を置立ててよいものでしょうか。そのために失うものの大きいことを考えるべきと思います。

今全国的に都市のあり方が同じ道に開発優先から人間と大切にすべし個性ある街づくりを真剣に求めている時に進行するものかと思ひます。

市の運河周辺整備構想についても莫大を投資をされて行われても六年後の道路が出来れば残念ながら環境は破壊されることになるでしょう。これまでもつくる一本の道路が果して小橋の将来にどんな変化を与えてくれるのでしょうか。運河は一度埋立てると取りかえしはできません。小橋の町の過去と未来を今も生きていけるのが譲りのない選択とすべき時であると思います。

意見書提出に当たって個人として200名の方々から又団体からも保存の意志が寄せられました。これらの人々の意志と是非とよく見とつていまいと悪いと思います。

前回の採決のくり返しにならぬよう市民の声を聞き分け、何とか選ぶべきが街づくりの原動力に於て選択されるよう願ってやみません。

膨張の一途を辿る状態の傍で、小橋が持っている思ひは自然と創られた歴史文化

のよきを、守り、それに手づくりの文化、かてて加えて味の文化を人々よびこむに、町をいそつくりましよう。

若い方々のポートやこの所にもせよ熱い想いと大切にしたいもの。

小橋と云えば運河というほどに関心をもたれていいます。古ぼけてみえるかどっしりと腰を据えている。脆いようながみだれかくしつかり生きています。そんな親近感にあふれるのが町小橋です。運河周辺からもう一度この所の街づくりを考えていくための絶対埋立てはなすべきです。

以下私共の意図することを申述すべきの正文をなすに理解を頂かなく思ひます

#### □ 私達が運河埋立て道路建設に反対する理由

私達が7年以上にわたる運動をつうじ 運河埋立てによる道路建設に反対してきた最も直接的な理由は、次の表にある。

##### ● 歴史的環境の保全

小橋運河と周辺石造倉庫群は、わが国に残るほとんど唯一の明治期石造建築群として文化的価値が高いばかりでなく、水辺や銀行建築の町並みとも有機的に結びつき、小橋を代表する歴史的環境を形成している。運河を埋立て、大型幹線道路を建設することは、この歴史的環境を決定的に破壊することになる。運河と並んで評価の高かった有数の石造倉庫群が、道路建設により破壊された現在、これ以上の歴史的環境の破壊は、小橋の歴史の「証し」を失うことであり、小橋が小橋であることの「証し」を失うことを意味する。

運河を埋立て、道路を建設することは、なぜ歴史的環境の破壊につながるのかについては、大まか次の表にある。

● 運河と石造倉庫が 道路で分断される。

運河の水辺と石造倉庫群は その歴史的形骸からいって一体のものであり、歴史的環境としての価値、魅力といったものもその点にある。運河が埋めてられ、道路ができて、1日は数万台もの車が行き来するという事になれば、運河は道路沿いの狭い水路となり、石造倉庫は水辺とのつながりを失ない、車の騒音の中に孤立し、環境は一変する。また車の錯綜する新築道路は、根本的に、歩行者のスケールとなじみ合わないものであり、市民が歴史的環境に親しむ機会を失なわせるものである。

● 道路ができれば、石造倉庫は強くない。

道路の建設により、直接取り壊しという石造倉庫は数棟あるが、道路建設が引当金となり、他の石造倉庫の取り壊しの対象とされる危険が高い。現に、倉庫業界では、施設近代化を目的とした解体の集団化事業をスタートさせており、歴史的な代表的倉庫の一つをとりこみ倉庫では、道路建設と時期を合わせて、建物の取り壊し、土地の売却の意思があることを表明している。ともかくも、運河沿いの歴史的環境が現在まで残っていた背景の1つとして、大規模な開発事業もなく、従って地区機能も一部北浜地区を除いて大巾に変化しなかったことがあげられる。しかし、一方では、倉庫としての立地条件に変化が生じてきていることは事実があり、道路建設が引当金になり、借入が進行することから予測されるものである。道路建設自体、事業が進行している背景は、倉庫業集団化事業と手組を合わせ、倉庫、土地の売却の条件と有利になる、という配慮があるといえるのである。

私達が、運河埋立てによる道路建設に反対する他の理由は、現在の計画が、小橋の街づくりを考えたうえで次の案から見直しが必要であるということである。

● 交通計画上の条件の変化

問題の道路は計画策定から15年が経過し、郊外の急速な宅地

化、港湾の中心の移移かなど道路負荷を決める諸条件が大きく変わっている。さらに道路の狭い小橋でのモータリゼーションの無条件容認が、生活道路を中心とした歩行者環境の悪化を招いている。改めて道路整備の優先順位・機能・容量に検討を要するほか、道路建設一辺倒の計画から、生活環境との調和を図る総合的交通計画への脱皮が必至とされる。

● 市街地の生活環境整備

小橋の都心部は、先に述べたモータリゼーションの影響に加えて、水辺空間の消失、オープンスペースの不足などの問題、さらには人口流出といった社会問題により環境の荒廃が目立つ。今後の整備課題として、掘りあき川辺空間の復活、緑の並木づくり、モータリゼーションの制御による魅力ある生活道路の創出、広場づくりなどに併せ、都心居住を誘導することが考えられる。小橋運河は、その拠点となりうる資質を備えている。

● 湾岸地区の再開発

運河に隣接する湾岸地区は、港の主力が中央埠頭、勝組埠頭など他の埠頭に移ったのに加え、施設の老朽化も目立ち、再開発の必要性が高まっている。再開発に際しての検討課題には、湾岸道路と道道線路との兼ね合い、ひいては、臨湾部における道道線路の代替道路の可能性、湾岸諸施設の見直しとともに計画的に検討することも考えられる。さらに産業経済における港への依存度の低下、市民意識の覚醒などにどう対応していくかという問題に対し、運河を中心とした湾岸部の土地利用をどうからめていくかも重要な課題といえる。

● 新しい都市像の模索

先に述べた物心両面における港への依存度の低下、さらには札幌の人口の受け皿としての大規模ニュータウンの建設、札幌への通勤人口の増大などに見られる小橋の自立性の低下は、都市として大きな転換期にあるといえる。これに対して、自然、歴史など恵まれた資源を利用しての観光、あるいは文化的土産を生かしての工芸などの地元産業の創出、育成をどうし、新レ

い小橋の自立する都市像も模索する動きが生じてきており、  
運河はどの拠点として注目される。

以上のように、小橋運河の保存は、小橋のさらぐりの方向  
も左右する重要課題といえ、運河の埋立て道路建設は、  
運河が今後のさらぐりに採れる可能性を失わせざるものである。

### ② 小橋運河周辺の周辺地区環境整備計画の基本的問題点

小橋市が昨年原案を修正する形で決定した「小橋運河と  
周辺の周辺地区環境整備計画」は、その内容において、  
基本的な道路計画については従来どおりであり、  
先に述べた計画の見直しを必要とする背景  
についてもほとんど触れられていない。計画として  
「はじめに道路ありき」で、ただ、道路周辺  
の残存空間を事業施行に合わせた環境整備すること  
で、道路事業の促進を図ろうとしたものである。

従って、石造倉庫の保存に関して、道路建設が、  
石造倉庫のスクラップアンドビルトを助長する  
という根本的な問題を度外視したまま、  
保存の努力を標榜したり、経費を無視した移築  
策を示唆するなど、実効が疑問視される。

さらに、残存部分の運河と周辺の周辺地区は、  
地区機能の変化に伴い、石造倉庫の建替えが  
すでに進行した地区であり、多くの永久  
建造物の撤去を前提とする運河公園の建設  
計画は、ほとんど実現不可能なものといえる。

これらの計画を軸とする整備計画は、  
そもそも、湾岸部と市街地部の境に  
位置する運河の歴史的環境を計画的にどう  
位置づけるかという観点から、道路計画  
も含め、見直される必要がある。

### ③ 運河埋立て道路建設に関して策定された環境アセスメントの問題点

小橋運河の保存問題に関して、  
今まで客観的判断が採られて

されたい事象が指摘して、また策にも不足の問題がある。二  
の度の公有水面の埋立て申請に際して、  
環境アセスメントは、初めて客観的判  
断材料を、提供することを期  
待されたが、その内容は、多くの問題  
点を含んだものとなっている。私  
達が、この問題点を指摘して策定  
された策は、真正面からの取り組  
みをしていないのである。

例えば、「評価すべき環境項目」の  
なかから「文化財」を「調査区域  
には該当せずと指定されたもの  
はない」との理由で削除した事  
は、この策定されたものではない  
と指摘される。

そもそも小橋運河の保存問題  
が生じたのは、運河周辺の石造  
倉庫群の歴史的、文化的価値を  
有しているからに他ならない。  
この文化財としての価値に  
ついては、既に策定された策  
には、文化財、建築物について  
高い評価が下されている。ま  
た、小橋市教育委員会、  
建設委員会、市民会、  
建設委員会、  
歴史的価値ありとのこと、  
また、この問題点である。問題  
は、この文化財が、  
道路建設事業に、  
直接的に、  
影響を及ぼしている点、  
また、保存に  
関係している点、  
また、保存に  
関係している点、  
また、保存に  
関係している点、

また、「景観」に関して、  
評価すべき環境項目に加えて  
「景観」の記述からして、  
運河あるいは石造倉庫の機能  
の低下など本来、  
道路建設が景観に与える影響  
を客観的に分析評価する  
うえで大きな意味をもたない  
事柄が大半を占めており、  
私達が危惧する歴史的景観の  
破壊に対して、  
適切な分析、  
評価はなされていない。

また、埋立ての技術的な問題  
をはじめとして、影響予測、  
評価の内容において、  
さまざまな問題点  
が指摘され（詳細は  
本稿の別紙を参照）、  
それらを含めた環境ア  
セスメントの再検討  
が必要である。

④ 墨河埋立て、道路建設による経済的効果、社会的効果に対する疑問

「埋立て要理由書」の中で、埋立ての効果として、市内交通渋滞の緩和と港河船舶輸送の円滑化による「経済的効果」と「社会的効果」とあげている。しかし、交通渋滞については、むしろ臨港線の完成によって緩和されるという問題ではない。かえって新たな交通需要を生み出し、市内の生活環境を悪くさせる可能性が高い。臨港線を含む総合的な交通体系の見直しの中で、むしろ歩道や緑道などの生活道路網の整備や大量輸送機関の充実といった対策によって、交通需要の抑制や円滑な交通の確保をはかることが必要である。また、港河船舶輸送の問題についても、港河機能の中心は中央ふ頭、勝納ふ頭にあり、道央圏との連絡は臨港線の既設部分で十分果たされているし、秋田圏との連絡も、道道小橋二本線および国促知安赤井川線の国道号格により、網走、赤井川を介して余市、仁木、根室各方面へ至る道路の整備が約束されている。

ここではむしろ、埋立てに伴う歴史的環境の破壊による社会的打撃と、経済を名めた対策のまちづくりの可能性と減った環境の悪化が重要な問題である。

⑤ 埋立て道路建設の緊急性に対する疑問

小橋墨河の保存を求める声が全国的広がりを見せて、また墨河が小橋の街づくりにとって位置を占めると考えられるのに対し、埋立て道路建設の緊急性が与えるのは疑問である。道路建設の緊急性がいわれる背景として「埋立て要理由書」にあるように、市街地での慢性的な交通渋滞が挙げられている。しかし、国道の交通量についてみれば、理由書にのせられていないここ数年のデータでは横ばいあるいはかすかな減少をみている。また、理由書にデータとしてあげられている走行速度調査は、今年1月の記録的降雪をみた時点でのものが、一

般性に欠けるばかりが作画的ですらある。

そもそも、渋滞が最も問題になる地帯は、長橋地区を中心とした地帯で、道道臨港線の建設位置とは異なり、埋立て埋立ての道路建設で、渋滞が緩和されるとは思われたい。逆に、道道臨港線が、長橋バイパスに突進して建設されれば、国道との合流地帯において、新たな交通渋滞を引起こすことも十分に予想しうる。

また、小橋の市街地における交通渋滞に大きな影響を与えているのは、夏場コレシャ- 国道交通の進入とみられる。この長がらみると、最も緊急性を要するのは、小橋の市街地をバイパスする道路といえる。このバイパス機能をもつ道路に關しては、最近まで建設の目処が立たないと言われていたが、この春の、道道小橋に不陸の主要部分の国道員協也、協合方面の大橋員協也建設決定により、余市側、いばほ方面のバイパス道路の整備が現実のものとなってきている。

これらの事情をみるに、埋立ての、埋のまかりある中央埠頭、臨港埠頭の機能が衰えつつある現状、道道臨港線建設による墨河埋立ての緊急性は少ないといえる。

改めて、本格的な埋立て、埋立てを実施するにともな、今までの見送られた公聴会と関係し、墨河埋立て道路建設計画の基本的な前提となる必要性を論議する。

☑ 附属資料 — 影響予測、評価における問題点

1. 埋立て工事中、埋立ての浅深に伴いヘドロをかきまわすことになる。それによる硫化水素の発生が予想され、工事に従事する人に対して直接的な害を与えることが懸念される。
2. 埋立て後、河川等による淡水の流れる表層部が狭くなり、全体の海水の流況が、現状よりも埋立て内の水質を悪化させる方向へ変化することが懸念される。



3. 埋立工事中の水質あるいは埋立土砂の投入に伴う余水の処理を可濾式浄化装置によって浄化することになっている。この浄化装置は、いわゆる沈砂池で、単に泥水の重力沈降がなされるだけで、運河内の有機性のヘドロやそれを攪乱させた結果生じる溶解性成分を浄化することは不可能である。また、最も工事面積の広い区域では、同時に汚濁防止フェンスを展開するので、汚濁水を浄化する対策は考慮されておらず、汚濁水の流出も懸念され、運河内の汚濁がより一層悪化する可能性がある。

4. 埋立て完了後の運河内水質は、海水の交換量不足のため、運河内への汚濁物質の流入が現在の1/4以下に下げなければ環境基準のCOD 8 ppmを達成できない。評価のところでは、下水処理場によってこれを期しているが、昭和64年度において削減率50%が達成されたとしても、これは不可能である。下水処理場計画との関連からみて、この期許が実現される見込みは薄い。

5. 道路建設後の大気汚染予測に多くの疑問がある。一つはNO<sub>x</sub>のバックグラウンド値である。NO<sub>x</sub>の濃度予測にあたり、総線一丁目の年平均値をバックグラウンドとして採用しているが、駅前測定点の方が距離的に近いにもかかわらず、なぜ高い測定値を用いたのが疑問である。もう一つは、NO<sub>x</sub>を自動車排ガス量から予測し、それからNO<sub>2</sub>を同方式を用いて推定しているが、この同方式が0.039の係数を当てはめることについて疑問がある。予測濃度はこの係数がわかれば1/4以下に大気中に定化し、大気汚染はなくなる。この同方式を用いるのは、妥当性の理由がない。

歴史と伝統ある川橋運河及び石造倉庫を埋め  
立て臨港線を作り、交通渋滞の解消をしようとする  
のが、それによって「前記交通」と「手宮線の踏切」の  
とあり、そのメリットは多く、又臨港線に伴う各目的  
のメリットも期待できるから、早く実現を願うべきである。  
市の運河台周構想では運河を残し道路のついでに  
業務地区として運河は残すほか、石造倉庫跡の活用については  
検討しており、北海道の歴史と文化遺産として川橋運河、小樽の所を  
保存するために運河を残すことは強く反対する。

小樽市奥沢 S.O

運河埋め立てには、市民の間に反対も多く、単に市議会  
で決たらそれでよいというものではありません。交通渋滞の  
解消も含め、小樽の発展をどういう方向ですすめるかとい  
うことで、もっと市民の合意を積み重ねてほしいものです。  
運河をつぶしたら再びよみがえらすことは出来ません。市の  
計画では運河を生かすことにはならないと思います。6月の  
議会でも最終決定をしないようお願いしたいです。

小樽市松ヶ枝 H.T

小樽の発展をもたらした港の運河がその機能の弱体化により、  
これを埋めたとしても経済的に見てその効果が大きいものであ  
る。小樽をよりよく発展させるという経済的意義は見えない。むしろ  
文化的見地が運河のとくし、これときれいに保存し、小樽人の心  
のよりどころとしてこそ今後の小樽の発展を真に考える市民の基盤と  
なると深く信ずる。唯いたずらに経済的立場が運河を改変する  
考へ方は小樽発展百年の計をあやまらしめるものにすぎない。市行政  
者は深く熟慮したまえ。

小樽市新光 M.K

小樽名物の運河は、せむせむにお  
くまらたと思ひ、埋めてしまつたあとの  
作ることではない。埋めずにきれいに  
して残すことを考へるべきだ

小樽市稲穂 M.M

今後の小樽の発展の方向を考へる時、観光という  
面を無視することはできないと思ひます。  
運河は、全国的にもその名をとりかたせ、それを  
興すために多くの旅行客が小樽市を訪れて  
います。

道庁側にも同じく小樽市全体について見直し、  
根本的の各都市計画の面にも実施することを、  
小樽先にもある解決と称する段階にはいると思ひます。

小樽市稲穂 T.K

基本的には埋め方に反対ですが、

運河の長さは短かくともよいが、

運河そのものと、周辺の整備を主とし、

市民の、人の憩いの場、心の故郷の

場所とするよう努力を願います。

④ きれいな海の水が常に出入り（あり）、ボート  
が浮かび、緑の芝生が成長し、憩いの建物か

ら、歴史を物語る建物があつて...

全国から人が集り... 小樽は古い港都市その  
（周囲）の景観をもつて進むべき。

小樽市幸 M.T

小樽の運河を埋め立てることは、真に小樽の街を壊すことになる。人々の生活を潤すものになるでしょう。臨港線は、ある地点からある地点を結ぶだけの道の本質。トラックや夏間台の乗用車、排気ガスを排せ、騒音を出し、あるいは交通事故をふやす原因ともなりかねない。小樽は港町で商業の街でした。しかし現在では、山が環境にいます。今迄昔の夢など遺す日本でも独自の小樽の新しい生き方をあきらめず、残すべきかと思います。

小樽市末広 F.S

文化遺産は一度破壊すれば元へはもとどおしはできません。

経済性（コスト、不確実）にのみ依頼して、百年の計をたてがむことは、

最近の地盤沈下（小樽市全体の斜陽化）の回復策としては臨港線は文に有効とは思いません。日本でも残すべき

運河を残すべきです。

小樽市奥沢 T.Y

1. 交通渋滞は山回りのバス建設のすべき（赤川線、最上-塩谷線の整備拡充）

2. 運河は浚せし整備して公園にする。文化財は一度壊すと修復が困難

3. 観光ルートとして道内各地都市へ誘導するのは不可。その整備は観光ルートが主である

小樽市入船 T.S

現在の小樽運河の状態に決して満足している人はありません。小樽 ~~と数百年の運河~~ が埋め立てられることには賛成出来ません。

小樽運河に誘導を促された多くの市民が、或はまた文化遺産としての価値を見出し、認められる旅行者の多いことから、現在考えられている公園化構想には反対せざるを得ません。

小樽市潮見台 A.M

海沿の街、小樽の繁栄を担った運河は  
古くから、この用がなされたから、不用と

うろたえたりありませぬ

充分な管理をして、先人が築いた

小樽の街の歴史を大切に守らねば

と思っています

運河埋め立てに反対します

小樽市 松ヶ枝 Y.K

世界とは言わぬまでも日本各地には名所  
旧跡があって、観光客の心をゆたかにさせている。北の  
道は歴史深く、名所旧跡が少なく、運河は全国的  
にも有名である。何かつぶれてしまえば悔を残すのでは  
ないかとも思われるし、一方残すとしてもあのまの汚水  
と臭いでいさどうにもなるぬれどで、残すなら水清く、金も  
かけたもやすべきで、残さぬなら悔を残さぬ計画を  
たのむものであります

小樽市 最上 T.N

先人の造り上げた小樽の誇りべき文化遺産。運河、石造倉  
庫群が交通渋滞解消というだけで、取りこわされるのは、まことに  
のいなく、むづかしいことですが、これからの小樽をにほう思慮  
小樽の歴史を敬愛、故郷を愛する心を育てさせたためにも、他都  
市には見られない宝物を何とにも残していかなくてはなりません  
一度破壊してしまつたものは、二度と戻って来ないのです。先人の魂の  
こめられた文化遺産をうまく生かす計り方と考えていくべきで、早急な  
運河埋め立てには強く反対します。

小樽市 福禮 T.T

道路も運河もという市の計画であるが、はたしてそうであろうか。  
道路を造ればよいという考えが根子にあるのではなか。  
車の七ツ七ツ走りぬきに、何の公園か、誰か産婦がその中を散歩しようか。  
~~又~~道路がでれば、渋滞が解決するように言っているが、それはいか  
に。かえて、出口と入り口(橋北西側)でつまるのではなか。  
又、産業本位の考え方で車を走らせようというのであつたら、一般市民に  
とて、はたして二十分程度のメリットがあつたらう。  
単に小樽通過の車のみの確保として、小樽市民がとるべき。それ  
が志村市政の本質であるように思ふ。被災部。  
運河とその周囲の田舎に集まるのであつて、台車線道路と併せての計画  
一刻も早くせよ。

小樽市 最上 T.T

小樽運河は、小樽の歴史そのものであり  
私達が大事にしておかなければならないもの  
ではないでしょうか。この街も画一化された街  
並にならば、味わいも個性もなくなります。  
交通渋滞解消の道路も大切だと思いますが  
それとか小樽の顔である運河をつぶさず、道路  
を考えてくださる案を切に希望いたします。

小樽市豊川 S.N

市の運河公園構想は、運河の環境を台無し  
にしてしまうものです。

臨港線ができて交通渋滞は解消され  
ません。

小樽市のシンボル、小樽運河を失ってしまうこと  
はできません。運河は保存すべきである。

小樽市稲穂 S.T

小樽運河には歴史があり、観光客をはじめ、美術家の向  
もその名を全国的に知らせている所がある。息息により地域環境  
にマフスという要素はあるものの、単なる交通渋滞解消の長期的な構  
想以上に不明な点がある以上は慎重に調査をふたりに望みます。  
特に住民(市民)の意見を十分取り入けて様を望みます。

小樽市新光 T.K

今議決で審議される小樽運河埋め立て案は、  
反対いたします。

運河公園構想は運河の環境を台無しにしていかず、又臨港  
線ができて交通渋滞は解消されません。後にゆめを  
残さないためにも運河保存をうたえます。

小樽市新光 M.K

小樽市古来の文化的、情緒あふれる物詩的  
情感あふれる港、濱として市民に楽しみ  
られた運河なので、急激に埋め立てることは  
うまくないと思います。研究して下さい。

小樽市奥沢 Y.N

小樽運河が市の発展に大きな役割を果たしてきたことは今さらいまでもありません。その運河を整備し、石造倉庫群と共に歴史の足跡として子孫に残し、市民の心の故郷とするには現在住んでいる者として当然のことです。その運河が交通渋滞<sup>滞</sup>解消<sup>消</sup>を以て埋め立てられることには反対せざるをえません。交通渋滞の解消は別に考えるべきです。

小樽市天神 S.N

次の理由で公有水面(小樽運河)を埋め立てに反対します。人間は街並みを考える時、自然の景観、風土を考えたわけにはいきません。それに運河は小樽の歴史的文化遺産の最大の一つです。人間は水辺は人類発祥の時からなくしてはならないものだと感じています。もし水辺がなくなれば、人の心も体も乾き切ってしまうのではありませんか。道路は自由に通せませう。運河をつぶして永久に造れなぬのです。とんちんかんなことをする必要は全くありません。再考をうながす次第です。

小樽市清水 Y.I

現存、小樽-錦仁木間の石造運河建設も、赤井川から倶知安に至る道路の国道昇格など、山回りのバス乗客の動きが中心の臨路線から、より多くの可能性が広がるべきです。これに伴う経済的メリットも期待する人が少ない中であり、北海道の歴史文化を代表する小樽の町を、一歩的存理由を埋め立てる事に納得出来ません。

小樽市天神 E.Y

全国的に貴重な文化遺産である小樽運河の埋め立てに反対します。

埋め立て強行は子孫にまで後悔の念を

惹き起こす

再考を強く要望いたします。

小樽市最上 T.A

臨港線が市内の交通渋滞の解消策であろうか。  
私は、寺宮在住の者です。例年レジャーの季節とも  
なれば、寺宮線踏み切りから箱根交番そして長薮  
方面にかけて車の長蛇の列です。この問題が  
解消されない限り市内の交通渋滞は火種なのです。

この難問が手付かずのまま、歴史あるリバーの美点  
の一つを早急に埋め立てる必然性を感じません。

依って、私は、運河埋め立てに反対します。

小樽市末広 M.O

私達の毎日の散歩コースです

今のまゝでは困ります。

美しい水と緑の芝木、古い建物

を流す公園をつくら

私達の町の誇りに（ましよう）

後に悔をのこさない

環境をつくる為にも運河と大切に

ましよう。

小樽市梅ヶ枝 F.N

小樽の歴史と文化の象徴として港に付随する運河は  
都市の近代化を推進するための運命にさらされてい  
るから、私達小樽に生れ育つ者は勿論、北海道、日本  
の文化遺産としての運河を残すことが後の世代への責任で  
あると思います。市長政者である行政関係の方の深い  
理解と努力を一層望みます。

小樽市最上 K.I

小樽の先輩がのこした貴重な文化遺産である  
運河とその周辺の環境は、市民や全道  
道民の深い関心をあつているところです。  
道路は、工夫によっていろいろな形で建設さ  
れますが、文化遺産は、金銭で買えません。  
古い時代の文化を中心とした街づくりを  
進めるためにも、ぜひその中心である  
運河の保存を切望するところです。

小樽市塩谷 S.I

時々 運河添いに通勤しておりますが きちんと  
と紐まいた石垣、それいよし年月、機械文明の  
今では簡単な工事でしょうか。先人の汗の結晶です  
その維持も満足にしていなかった(緩急別に車が渋滞  
するからといって、簡単に埋立てて良いでしょうか。また埋め  
立てたからといって車の渋滞が解消されますか。長橋  
地区に平行する道路、札幌方面へぬける道  
路も確保しない限り無理だと思います。運河埋  
め立てば、それから考えてもいいのでは無いでしょうか。

小樽市長 R.S

先人の残した貴重文化的価値のある物は、その(現存)  
時の都合だけで埋立てたり、こわしたりすべきで  
ない。そのほかこの都市には都市の顔があるさ  
のと思う。小樽のように特別な産業のない  
都市では、このような文化的価値のあるものを  
活用し観光資源として開発することも必要  
人間の交流のなす所に発展をたもつものと思う

小樽市長 橋 T.M

六月の市議会に運河埋め立てが審議されますが、  
市の運河公園構想では運河も浅い道路のつるとい  
ていますが運河のすくした環境を台無しにしてしまう  
です。この問題は北海道の史と文化の中心たる小樽  
の大事な遺産です。その因はもう一考再考の後、結  
て悔いを残さないよう特設の紙配慮をお祈りい  
たします。

小樽市長 橋 Y.T

小樽運河は小樽の歴史であり文化であり  
財産です。これを破壊することは、小樽の歴史  
文化にとって大変な損失であり、取り返しので  
ないものになると思います。

交通渋滞の問題もこれで解消される  
ことにはならないと思いますので、小樽運河  
の埋め立てには反対します。

小樽市長 橋 Y.K



小樽運河は全国的にみて文化的に貴重なものと思われる  
 絵画に好む草の私的価値だけでなく文化人が認める  
 価値をわけて思われる。現在の運河と倉庫群を含め  
 た景観が貴重であつて、運河が狭くなり車道が拡張され  
 たらでは、稀薄なものになってしまうと思うので反対する  
 小樽市の歴史というより日本国民の財産と思ふべきでなかろうか  
 夏には平を入ると共にもつと有効に活用する平を建て  
 替へたいとある

小樽市花園 E.S

小樽運河は、単に小樽のみの判断で埋め立てて  
 しようとするのではなく、歴史的文化的な  
 建造物として残しておくべきものであり、他に代ることで  
 ないものである。道路については他に建設することはでき  
 るものであり、運河を埋め立てなければならぬ必然性は  
 ありません。交通上の問題は別のところにあります。運河  
 の利用は埋め立てることによつてではなく、運河の再生に  
 よつてなされるべきです。埋め立てには反対します

小樽市入船 E.W

半分埋めたころれた運河はもはや運河とはいえません。  
 小樽の歴史と文化を象徴しているとも言える運河を  
 ないなしにする埋め立ては毎を4年に1回するものです。  
 交通渋滞と臨港線によつて解決されるとは  
 考えられません。運河埋め立て計画の補文回を  
 お願ひします。

小樽市長橋 K.N

小樽市の経済的発展のためには運河を埋め立てることは必要ですが  
 現在市の各所においても十分な水による消雪のためには  
 十分な水が必要であり、  
 これに加え、小樽市の発展のためには、先人の遺志を継承し  
 歴史を伝えるための大きな役割を担うべきであり、  
 市の発展のためには、運河を埋め立てるのではなく、  
 市の発展のためには、運河を埋め立てるのではなく、  
 市の発展のためには、運河を埋め立てるのではなく、  
 市の発展のためには、運河を埋め立てるのではなく、

小樽市稲穂 Y.Y

以前市の老壮大学で学んだ時ある講師のお話で文化遺産は  
 其の一部を残すとか、場所を変えたのでは遺産としての価値は完全では  
 ないといわれた言葉が胸裏に刻まれている。小樽市が将来むと立派に  
 活きていく為にはどうしても運河の一部でも埋め道路にはなれない  
 のだろうか。交通渋滞が解消されるにはそれより方法がないのだからと疑問  
 を持っていますので運河埋め立ての意見に反対します

小樽市長橋 T.G

小樽に生れ小樽に56年間住む一市民として吾々の祖先  
が残してくれた文化遺産の運河は何故埋立てるのでしょうか  
小樽市の発展を願うのは市民として当たり前ですが、市の計画  
その他を思えば、全く破かいと言う外ありません。古き倉庫群、山並  
に囲まれた静かな景観は全国どこにも存在するのでしょうか  
大型道路わきを、残る水路ともなうべき運河など、価値はゼロでは  
どうか小樽市発展のため目を開いて吾々子孫のために残すべき  
ものが何かを考へ、悔を後世に残すことのない様決断してこそ  
立派な政治家と言えるでしょう。  
小樽には全国的に自慢出来るものは運河の外ありません

小樽市奥沢 Y.B

運河水面を一部埋め立て、6車線の道々臨港線とす  
ることは――

1) 歴史的文化遺産を破壊し、2) 港湾と市街地との  
連関を断ち切り、3) 小樽市の将来「街づくり」  
に決定的な障壁を及ぼすことになるので――  
絶対に反対です。

浄化装置と環境整備により、「きれいな水面」をもつ  
小樽運河の保存、周辺倉庫群の補強を強く望みます。

小樽市桜 T.M

市の運河公園構想では、運河を残し、道路をつくるという  
ていますが、果たしてどうでしょう。半分埋め立てられた運河は大型  
道路初めの車道も氷路でしかなくなり、石造倉庫群も  
今のままでは、ほとんど残らなくなる可能性が高い。  
臨港線を削る事によって交通渋滞は解消されるの  
でしょうか？ 踏み切りや箱北交差点がネックとなり、より  
以上の交通渋滞を引き起こすことになりかねない。大切は運河、  
貴重な運河是非保存し、残して欲しいものである。

小樽市高島 T.O

全面埋め立て、長橋地区に2国道を  
早急に完成しないのであれば、1.6kmの  
の朝日インターより全市方面への2国道  
を完成させることにより小樽市内の交通は  
緩和されるので、運河など手を加えず  
1.6kmは無く、したがって全面保存の  
向で取り組む方が解決は早い。

小樽市新光 K.Y

小樽には、工業・商業・農業・漁業共に斜陽であるが、  
 只一つ山あり、海あり、厂史あり、札幌差には見られぬ  
 自然の景色がある。又他都市には無い運河がある。  
 巨港に通るといふことより程スケッチしたり。  
 写真をとつて人に会う。運河と白かた倉庫何とも  
 言えない風景である。小樽の発展につれた運河とその  
 厂史と大車と保存招のが現代と生きた我々の  
 責任ではあるだろうか。観光地として存続するべきか、今より  
 残すべきだろうか。埋め立てより清掃と力を入れたらどうか。

小樽市花園 Y.N

- ・ 道路拡幅だけで市に経済的繁栄をもたらすことは  
 なるほど短絡的な判断ではあるのかどうか。
- ・ 重要な文化遺産として考へないのか。埋め立ては容易で  
 あるが、何の特色もない市の観光資源としても、その  
 価値を認めないのが不思議である。一面、埋め立てた  
 ものは、二度と復元は不可能である。文庫や道路は、  
 他都市でもめおうしくなるが、市の運河は、他都市に  
 類を見ないものという。同様にとらわれないで、対処  
 することが大切である。

小樽市高島 S.S

- ① 長橋の波帯解決が先ではいか
- ② 一丁の狭みと運河山の道路と、色をぬりて一丁行進とに車の往来  
 交通量をくらべてみるはいいか
- ③ 運河山の道路を多少整備すれば、車線として利用出来る
- ④ 高層成長期の案に「た」のりすきでいいか  
 時代が変わったので案そのものを現存おすべしでしょう
- ⑤ 石造建物の外観を残す、街の再開発を考へるべきか

小樽市稲穂 J.M

なにもいわれない情緒を運河の絵や写真か  
 とこれだけ数多く発表されていることでしょう。そして一度は訪ね  
 てみたいと旅情をこられている人々が、どれだけいることか（よから  
 今失つたら、小樽は小樽でなくなり、なにか（道路で）一掃  
 の急ぎとどれだけ愛を込めれば、小樽は、日本中にたぐ  
 一つというもので生きてゆく道と考へるべきでないでしょうが、  
 軽勤で周東周西かなりの街を見てきましたが、小樽は独  
 特の香りのある街です。感傷ではなく、むしろ柔軟な見方を  
 え方で、処にほいむです。

小樽市稲穂 R.T

港と江奈唐出証明である小樽の運河を掘り立てる事は、これを作り、その利用に小樽を北海道一の商業港として整頓させてくれる。先代の方々に對しても申渡さない事があり、又、小樽の人々に對しても、大いなる遺産を我々の時代には失つてしまつた事を取り柄はならぬと思ひます。けつして失つてはならない小樽のシンボリックなものを、再考をお願ひ致します。

小樽市幸 S.Y

夢たぐひは生きてゆくことは出来ません。運河の御愁をいたして生きのむすびとするのであります。

小樽の将来を考へる時、運河を今のままに残す必要は絶対に必要です。港湾に未来を託する事は困難であることは衆目の一致するところ、いたがらに無駄な投資をする位ならば、運河を埋めたすばらしい人間のすゝま言向を持つて小樽の未来にどうも程大切な事か。ちろちろと當るがやまの一粒を何故ととめるにせよせよめ入でしうか。

小樽市花園 T.Y

運河を中世とし、6車線をつくるのは、運河の風致と、大史の価値を存続させるには、お互両立しない。この二つは、どうも散策するに、あんまりすまじい事では無い。相互設計では、海側から倉庫群を築くことは出来ない。この二つは、欠陥のある市の地盤上構想には反対し、相互、この「高港線」が出来、交通渋滞が解消されることは、大分の指摘が通りである。

小樽市花園 N.K

港の機能の大部分は、陸納、中央埠頭に集中するのだから、臨港線として、岸部部分は4車線と充分である。臨港線に通過交通(バイパス)の復旧をさせることは非常法、かたがた、船舶の新しいネットワークになる、運河をどうもして6車線にしても、その経済発展への条件にはならない。小樽は他の条件や、港の機能をともなう発展する条件はない、小樽にふさわしいものを活かして使うことである。折角の北極の口に、運河をなくしては孤立する。運河と倉庫群との機能を空間を埋めてしまふことに反対する。

小樽市新光 T.A

市の中心にバイパスを通すとゆう都市計画の立案者が誰かあれ、  
 いったん決定したものは、事の是非に関係なく推進するゆう  
 行政の態度と、それを支える、やり切れない役人根性が小樽  
 を父にしてゆく。市長も市の役人も、小樽人として、小樽の将来  
 を現実を、もと直視し、フランクに英智を集結するならば、  
 ひとにぎりの見や界人~~の~~都合により、大切な史蹟<sup>跡</sup>を破壊し  
 てまで、空気汚染と騒音をまぢらす車道を拡大するゆう  
 力かな都市計画は生々なかつたはずだ。市長は市長の責をかけ  
 ても、これを阻止するのかわ、小樽人としての責任と思う。

小樽市 松ヶ枝 T.S

玄い頃から親しみ、雪~~が~~解ける蓮状の美しい氷と食えることなく眺め、春霞の中  
 はけの煙、たんぽぽの白ぼんぼりに軍門、夕焼けの運河、秋の日の中へんわりと散歩  
 する運河、季節毎に儚く語りかけられる運河、小樽にしかないこの素晴らしい景観を  
 長いはず小樽の将来を語る、小樽の歴史の心として、大切に保存し、伝承していくに  
 努めるべき。小樽の歴史を語り、~~これ~~この小樽を美しくする運河であり伝承して  
 いく。新築の運河に~~も~~ 思いの端はたかくつりす。  
 交通渋滞、お母川から保和亭へ至る道路を国道に昇格させるなど、山回りバイパス建設  
 積極的に行きかけ、解消に努めると、長期的計画を行なうべきと思う。  
 運河埋め直しには絶対反対の立場。

小樽市 松 Y.O

六月市議会での運河埋め直し審議に反対する  
 意見をもちつものとして運河並みに倉庫群の保存を希  
 望します。いわゆる尾島港線完成により交通渋滞  
 の解消を考えている様ですが、長橋・塩谷・余市  
 間の交通渋滞は、以前と同様に続き、長橋バイパス  
 考案が実現しても、余市までの渋滞は目に見えら  
 ぬが現実問題であり、それよりも、いわゆる山回りバ  
 イパスの建設を支持し、運河埋め直しに反対します。

小樽市長 橋 S.S

小樽運河は、小樽はもとより、北海道の歴史と  
 文化を代表するもので、もし埋め直してを  
 実施すれば、二度とうまることができません。  
 先人の残した文化遺産を周辺の倉庫群を  
 含め、現在の形で保存することを強く求めます。

小樽市 緑 T.K

運河、そのものを愛する小樽市民は多いはず。今更には  
手はたくし、手はたくし、市政をかえりみる。だからつづす  
というは、増々小樽の斜陽には、車をかけると、  
文化的価値を認めなければ、小樽の保存の  
方法を検討すべきである。石炭の交通渋滞の  
解消は必要であるが、小樽の産業又は観光という面の  
影響も考えているのであるが、小樽の港の整備と運河  
保存、改修も含め、運河と利用すべき保存案を考へ  
べきである。

小樽市 幾田 M.S

小樽運河は私達、小樽市民にとり心の  
“ふる里”だと思っております。そこを散策する時、心は穏  
やかに、かつての小樽の人々を思い、豊かな気持ちになります。  
かつて臨港線のためにつぶされて、失ってしまった。  
石炭倉庫の数を思う時、今どうしても運河を  
失いたくないのです。

小樽市 住吉 K.M

市当局は運河の清掃管理とあわせて、それが不潔に汚ら  
るるを憂えている。意識的に清掃とあわせて行うべきである。  
当局は、清掃に取組むべきことを、運河の  
業種に歴史的文化的遺産の維持を求めようとする。運河の  
清掃と歴史的文化的遺産の維持を求めようとする。  
しかし、工業的遺産の価値と利用価値の比較を考へ  
運河の運用を決定すべきである。

小樽市 東雲 K.Y

運河は小樽の町に、これだけ数少ない歴史的遺産  
であり、これを簡単に再開発の名のもとに消し去ることは、後  
に悔いを残すことになるのではないだろうか。交通  
渋滞を解消するのとあわせて、長橋心ハスの完成  
を急ぐべきだと思います。

小樽市 塩谷 M.W

学生会や遠足など若い時からいろいろお  
 かかわりをもって日々接してきた運河を  
 埋め立てるということに強く反対します。多くの  
 困難な問題を かかえてはいますが、小樽の  
 大切な、歴史の遺産である運河を万難を排  
 して整備保存してほしい……と切望して  
 います。

小樽市オタモイ M.I

小樽の歴史上重要な文化施設としておおく、我々の足跡や  
 写真など、ゆかりが深い。今後、小樽の風物として、全面的  
 に保存したいものだと感じます。又、全くと3:1による赤井川の  
 山回りバイパス建設の動きが具体化しているとき、誰かおぼろげ、その  
 線に、その、バイパスを実現させ、運河保存に十分な余力が解いた  
 かです。以上、宜しく御検討下さい。

小樽市勝納 M.M

小樽の歴史的な遺産である運河  
 を開発面からのみの判断で埋め立ての結論  
 を出すことは、「後悔先に立たず」にならないか。  
 性急に事を運ばず、市民の意見、将来の  
 小樽の発展と環境を十分考えたうえで  
 行うよう強く望みます。全面的な埋め立て  
 には反対します。運河をせかすことを考之  
 てもらいたい。

小樽市新光 T.N

小樽は歴史の町庶民の町です。小樽に  
 付いた人々は先人たちの作りあげた、この  
 町を誇りとしております。そのシンボルと  
 して運河があると思っております。都市の近  
 代化の必要性は理解できずとも全  
 体的に色褪せぬ「運河」を是非  
 保存保護して欲しいと思っております。

小樽市塩谷 K.I

小樽運河はあくまで小樽の顔とでも言えないほど、  
小樽らしい所、絵に写る数少ない場所でもありません。  
旅人がカメラを手にあのあたりで小樽の旧情にふん  
でいる光景をしばしば目にしています。一度埋め立てし  
たら、後になって気がついて、もう復元は不可能です。  
何としても残しておきたいものです。小樽の歴史、  
小樽に誇り、小樽をこよなく愛する小樽市民と  
して、心から小樽運河埋め立てに反対します。

小樽市新光 E.K

日本海に面した自然の良港として明治の初めより戦後しばらく  
の間に、貨物取扱量の東道一と謳われていた小樽港と  
街の発展を歴史的にとらえることのできる運河と石造倉庫は  
この街の住民として長く保存してほしいものです。また水の  
あたたかみは街のゆかんに風情を添えるものです。  
運河をつぶすだけでは携え続ける車の解決には至りません。  
倉敷柳川の街並の美しさは水辺と切りも切れない  
関係にあると思います。都市機能は運河をつぶすことでは  
発展は望みません。

小樽市桜 E.H

市の運河公園構想では運河も残し道路もつくるようになって、  
すべし半分埋め立てられた運河はもはや運河ではなく  
六車線の大型道路敷きの沿線の水陸両用散策路も  
車の波がゆきかう道路わきの歩道にすぎず運河の寸くした  
環境を台無しにしてしまうものです。運河は北海道の歴史  
と文化を代表する小樽の街にとって大切なものと考えます。  
後に悔いを残さないよう、尚一層の論議を所望し  
ます。

小樽市長橋 M.D

国道5号線が流通のネックになって  
いることは一市民として、改善の余地が  
あることは認めはするものの、反面、文化的  
価値ある運河を現状のまま(勿論清  
浄化して)残すこと市として当然考  
えなければならぬことと思う。  
安易な処置にならないよう慎重な対策  
を望む次第です。

小樽市石山 S.K



小樽に来て、一年かたった。その短い間に  
幾度、運河が私の心を安心させてくれたろう。  
過去、多くの人々が私と同じ思いで運河を再び  
めたろう。「開発」という目先の便利さにとらわれ  
小樽運河に心を寄せた人々の「心を踏みこぼす」と  
だけは絶対やめてほしい。

小樽市末広 S.I

小樽の経済は限界に達している。商工業の発展を  
望みません。「観光」と将来の目玉とあつたはずが  
たぶら。そういう時運河という観光のメーンである  
はずが右推出です。運河の所は道路をどうする  
小樽の2つのX以外、橋立→札幌という通過  
路のあり方又大々...という

小樽市新光 K.T

ここからは街の特性を活かす街づくりがなされ  
るべきである。小樽においては運河がその  
役割を持っている。

古くからあるものを破壊し、人間性のないものを  
つくする。心を冷やそうがものはいい。

メリットの少ないバイパスよりも、小樽運河の  
全面存続を希望します。

小樽市長橋 S.N

歴史的遺産を/ 土ん 埋めて/ ほうと 恢復は  
全く困難であるし、車の渋滞たい 策について  
も、違う方法で解決できようである。  
現状をみていると、たしくましに運河の埋め立て  
の方向にむかっているようである。例えは、土砂の流  
入を放置したり、倉庫のくずれ落ちを気にせずに  
しているのは市(都府県)の責任である。

小樽市富岡 Y.A

小樽のシンボル、小樽運河を失つてはならないことばかりです  
市の構想は、運河の新たな環境を背景として、臨港線から  
臨港線まででの交通渋滞の解消には不可欠なことで、既に  
交差点や平宮線の踏切を切りぬき、今更にはこの  
沿岸を引く運河のことにはなれません。小樽、余市、本町の  
広域農道建設や垂井川から倶知安へ至る道路の国道昇格等  
山回りへのバス建設の動きも具体化され、臨港線もいっ  
ぱり列します。臨港線の建設は早く必要はないと思えます。

小樽市奥沢 M.M

運河は北海道開拓時代の歴史を語り、明治以前の  
文化の遺産がそのたたずまいの中に残されており、  
現在 ~~は~~は当時と同様の役割はしていないものの  
ただ、機能面だけでなくその歴史を伝えるだけでなく  
将来の小樽の姿をもう一度計画しなおし、単に車社  
会の車だけでなく、長期の立場に立って慎重に  
取り組む様を望みます

小樽市桂岡 T.T

小樽には貴重な文化財が数多くみられ  
ます。小樽運河や倉庫群も“小樽の顔”とも  
言うべき、歴史的につくられてきた文化財です。  
小樽の将来について考えるとき、このような文化財  
を保存しながら文化都市として発展させるのが最良の  
道ではないかと考えます。現在の小樽市政はどれも  
その点で“すぐ”ではないでしょうか。海外には、古い  
街並みを残しながら調和のとれた美しい街が ~~お見~~  
~~えられます。~~ ~~わが街も~~ そのような発展を望みます。  
数多く見られます。

小樽市勝納 R.F

<sup>運河</sup>  
現在の運河を整備し、<sup>運河</sup>小樽の今後の発展や将来  
性を考えた時、どんな方向を目指すか。それによって  
決まるか。そんなことは内閣では無い。美し、しかも伝統  
ある建築物の破れには心かいたおん、  
せむ、運河公園を実現させたい。あの広さか  
だければ、意味がないのだから。

小樽市桜 T.M

北海道の歴史文化を代表する小樽の町に  
 運河埋立は大切な課題です。  
 臨港線から交通渋滞は解消されず  
 加之、南北交差点や常緑の踏切切りかネックとなり  
 今後以上の渋滞が予想されます。一部之行政側の  
 考えで大切の歴史、文化的遺産を埋めた事は  
 後世に大きな悔いを残すことになると思、埋立は  
 反対します。

小樽市住吉 N.K

私達は、~~運河~~ 小樽に常に小樽運河とその  
 周辺の建築物を愛しています。今、歴史的にど  
 意味のある文化財を取りこわした時、それを取り  
 戻すことは大へん難かしいこと、思います。日米の  
 利害に左右され、明日を失う運河の取りこわし  
 に絶対反対です。善処されますようお願い  
 申し上げます。

小樽市富岡 K.F

生活、経済の点では、小樽の河川問題も出て  
 二河津橋復舊進行状況は問題が別です。輸送  
 手段を考慮して。  
 小樽は南拓史時代から重要な歴史的意義の  
 街跡が残り残存している。歴史を重んじて  
 運河及び周辺の石造倉庫を含めて、再考を要し  
 ます。河川には小樽で見た川の流れのベストス  
 ポットに港をあげています。一度失ったものはとりかえ  
 がきません。

小樽市奥沢 E.T

全面反対。

運河は市のいい場所です。  
 小樽の人、北海道の心の故郷です。  
 運河を先かたに倒すのを、日米の人  
 たちの責任とします。  
 ぜんぜん保存したいと思、います。

小樽市入船 T.K

小樽運河埋め立てに絶対反対します

私は小樽育ち、一時期小樽を離れておりましたが小樽の町の味・小樽の風情を忘れる事は出来なかつたのです。

私は依然、小樽の町、小樽の人を ~~愛する~~ <sup>か</sup> 何年ものあ

けて正家位です。物中に運河の問題もあり運河

に失う事は小樽そのものを破壊する事になります。

小樽の大切な財産を交通渋滞解消の名のもとに失う

事は小樽に多大のダメージを及ぼす事を恐れます。

小樽市幸 H.E

小樽運河の小樽の歴史を大切に守る

ことか私には教職員にまかされたこと

では産業の振興をうたいながら一部財

界だけが得するよう自動車道路の建設

は小樽の特色ある文化をこわしていくことは

市民として絶対に許す訳にはいきません。

美しい運河を創り上げていくことを願っ

ています。

小樽市若竹 K.T

6月の小樽市議会にて運河埋め立てが審議されると聞いていますか埋め立てを決定する事のないよ

うをお願いいたします。坂と海の街である小樽の文化

を代表する運河詩情をそそぐ運河、絵画や

短詩型などの分野で創造的な役割をはた

す分野は大きいのです。運河をなくすること

のないよう心掛けて下さい。

のお願いです。

小樽市桜 H.K

私達子供頃より小樽の運河は小樽の町の象徴として信じて聞いてきました。

倉庫のそばには運河あり、おもしろい水あり、

いろいろな水、いろいろな水、それが

良くて、絵画となり、おもしろい町

小樽、大好きな小樽、運河をつぶすに気が

来久に運河のある町小樽にしたくないです。

つぶすに絶対反対です。

小樽市桜 R.N

北海道の歴史と文化を代表するこの小樽の町として、運河問題は、真剣に考えざるをえません。

地域社会が守ってきた伝統文化が次々と消されていく現在、今こそ次代をにぎう子らの為にも私は「かけがえのない運河」の全面保存と再生を強く願います。市長のご英断を切に望みます。

小樽市稲穂 H.I

小樽運河は本市だけでなく全道、全国的な面から見て、貴重な文化遺産であり、歴史的な価値のあるものだと思います。一度埋め立てたら二度ととに戻りません。運河を生かした小樽独自の発展を考へるべきだと思います。交通渋滞とは無縁の現計画には反対せざるをえません。

小樽市新光 T.S

全てに慎重で用心深い行動を取る貴殿か。こと小樽の「史」と共に長年歩みつづけた愛を「小樽運河」のことと見ると、その埋め立て<sup>放棄</sup>に関しては、殺害の感も受けられぬほど誠に残念でなりません。後に悔を覚えぬ為にも、この問題に急待、守衛的発想を最大限抑止し、百年の先を見通した政治を行ってほしいと願います。

小樽市オタモイ S.S

小樽運河は北海道の歴史と文化を代表するものとして是非残すべきである。現在の市は交通渋滞の解消には小樽一仁木(山手方面の道路南界)の解消の早急でお願い。尚の道路拡幅も是非早急に進めよう。お願い。

小樽市桜 S.Y

小樽の魅力はなんという。古い建造物と港、運河、山坂  
とたくさんありますが、これらは今市民の生活の中でどの  
ような役割を自覚しているだろうか。放置され壊れていくだけ  
である。それらをつぶして新しい物を造ればよいか。とすればここに  
問題がある。港、運河、古い建造物が市民の生活を  
うまく調和させた所づくりの必要はないだろうか。  
交通渋滞の緩和は他の方法をとりま。

小樽の魅力を無くして行う市政には反対です。

小樽市蘭島 M.S

小樽運河は、国の重要文化財的存在です。  
現在は、汚れています。小樽市の代表的名所として  
数多くの人々に利用されています。埋め立ての形では  
なく、環境を清潔にし、全面保存の形で存続  
させて下さい。小樽の観光にも充分に役立ててくれ  
てほしいと思います。

小樽市若竹 M.M

石造り倉庫群と運河は一体のものと考えます。現在  
市議会に於いて倉庫群については併進保存という観点  
からその保存が話されていると伺いますが、その話しが一定の  
結論を見ない時点で、一筋の運河を埋立ててしまうこと  
には納得行きません。

倉庫群と運河を一体のものとはじめて、保存の意味  
があると思います。そうして理由で、現状の埋立て  
には絶対反対致します。

小樽市天神 M.W

小樽にとって貴重な文化遺産である運河  
運河を是非現存のまま保存してください。  
整備に公園にすれば観光資源として大に  
活用できます。

これでは永久に悔いを残します。  
全国民、町並保存会も見守っています。  
気!! 文化財も小樽命を是非。

小樽市幸 H.S

運河は小樽の顔と思う。水とった産業のない小樽に観光こそ大切と思う。古倉庫、汚染された水面を浄化は大変困難と思うが努力し長く保存してほしいものである。交通の渋滞の解消は運河を埋めただけではできない。根本的な問題がある。ぜひ再考頂たく意見申し上げたい。

小樽市 函島 Y.S

小樽運河の埋め立てに強く反対します

- 小樽バス、バス、歴史的に残る小樽運河を、もとままに衛生的にして、現在も残すべきである。
- 市、運河公園構想は、運河、環境を破壊し、壊してしまっている。
- 臨港線が、できて、交通渋滞は、解消される。ぜひ、お願い。

小樽市 石山 R.K

- (1) 運河と倉庫群は過去における建設の経緯から見て完全に一体となっており、これと大巾に埋立てて現在の半分以下の卑なる水路にすることは、運河地帯の景観と一体的な改命の結果にたることは明らかです。
- (2) 運河と倉庫群の間に単線と設けることは両者と明確に分離し、格別化を促す。周辺性と失われ、歴史的文化的価値に重大な影響を及ぼすことになる。
- (3) 市の構想で解決した交通問題。解決にならない場合は、運河と倉庫群一帯に、軽便、排気ガスなどの交通公害を排除し、この地域を、荒地として残すのが好ましいです。
- (4) 約1世紀におよぶ小樽史として倉庫群の保存と利用は、所有者と中心とした方向だけでなく、小樽市民全体の問題として、この将来的展望と小樽の、この時期の小樽市民及び全国民に対しての責任ある解決策を提出する必要がある。

以上の理由により、運河を埋立て道路建設することには、絶対反対であり、現在、運河と倉庫群の景観と一体的に、これを、保存と環境整備に力と注ぐべきであると強く要望します。

K.N

観光も官公の慣行で閉口臭  
 溢れくる車に  
 市民不在の行政のみ  
 道を明かす  
 他計にはなすめ  
 傾き  
 森か街の  
 廃りは失った稀有の素材を  
 埋立てて運河公園  
 描きし餅の織のうらみか  
 運河

小樽市 花園 M.S

及新意見は運河を争つ余り人々につぎつぎと...  
 小樽は海に面し美しい。しかし海や山はここだけのまちが持つ  
 いる。不逞な石炭と運河は、小樽というまちにありたい全国に  
 誇りの宝銀である。いまこわしてしまつて50年100年後に後世が  
 どのまちを誇りにするかわかりません。小樽は、何かに誇りに  
 したいのだから、大事にしたい。これ以上の観光の目玉も  
 ないだろうし...。音楽堂の位置が、その石炭をつがして、自転車  
 道場をつくる。ちんぷの流し染物などが、その意は、はなは  
 しいと思ふ。小樽を誇りにするに、これ以上はない。

小樽市富岡 M.H

全国的にも有名な小樽の歴史遺産である  
 小樽運河は、明治33年の開通以来、小樽の  
 顔として運河と並んで道路をつくるという夢が、  
 埋没された運河は、運河の価値は、小樽の  
 宝銀と失つてしまつた。運河周辺を整備し、現在  
 の、残された宝銀と管理していきたい。

小樽市若竹 Y.F

埋めたところで交通も渋滞は、まずすぐ先の  
 所で起きてしめ。ハイパスが産業道路には  
 全く使用されていないです。現状にたい  
 ハイパスを通た時、トラック等は一台も見えせん。  
 とろが同時刻の5号線は満ちています。皆知の所  
 アメリカでは、古い港が観光地として整備は  
 ところ、あつた。小樽でも、わつと、  
 新しいイメージで、町つくりをしたらどうかな。

小樽市開島 K.A

運河は北海道の歴史と文化を代表するもので、小樽の  
 町にあって貴重な財産です。今の構想では、運河を  
 残し道路をつくるという、大車輪の大型道路が  
 造られては、運河は単なる路地りしかありません。

私は運河を全面保存をしていく中で、文化財の価値を残し、  
 運河周辺の環境作りをすすめていく方向でお願いしたい。  
 小樽運河の歴史を、6月議会での審議を期待しています。

小樽市桜 K.S

運河は、北海道の歴史と文化を代表するもので、小樽の  
 町にあって貴重な財産です。今の構想では、運河を  
 残し道路をつくるという、大車輪の大型道路が  
 造られては、運河は単なる路地りしかありません。  
 私は運河を全面保存をしていく中で、文化財の価値を残し、  
 運河周辺の環境作りをすすめていく方向でお願いしたい。  
 小樽運河の歴史を、6月議会での審議を期待しています。

小樽市桜 K.T



歴史と伝統ある小樽の街から、運河が姿を消すことに反対いたします。本来は運河を埋め立てて臨港線ができたとしても、市内の交通渋滞にどれほどの効果が期待できるでしょうか。それよりも倉庫群を含めた整備をし、観光資源として有効に活用されてほしいかが、その方が小樽市の経済的メリットもおおきいのではないでしょうか。悔いを残さぬよう慎重に考えていただきたいと思っております。

小樽市長 橋 K.O

運河は小樽市民と共に生き、「心ふる」と言っても過言ではありません。先人の築いた文化的遺産です。多くの市民が、<sup>はた</sup>足元の運河と倉庫群を眺め、語り合い、豊かな心を培ってきました。この運河は、単に絵画家や詩人や作家だけがもっていたのではありません。小樽の歴史と文化の発展の上から、運河や倉庫を字り抜かなくてはなりません。失っては取りかえすことができない<sup>黄金の街</sup>臨港線ができたとしても、決して交通渋滞は解消されません。<sup>入口</sup>がつわっているのですから……。再考をねがうものです。

小樽市 蘭島 A.M

大の市展会で運河埋め立ての最終審議といいますが、運河問題は北海道の歴史と文化を代表する大いなる問題です。埋め立て後の構想も明確でない現状では、運河のすぐれた環境を台無しにしてしまふ懸念が大きいです。適宜に早い結論を出さまいよう、再度慎重に考えることを切に望みます。「小樽を愛する市民の一人として」<sup>切に</sup>お願い致します。

小樽市最上 M.K

北海道の歴史を代表する小樽運河、また小樽を象徴する運河なので、簡単に切り捨て、自動車道路にするには、心か奪っています。とりわけても、保存の方向内容等についても検討することか、たくさんあると思います。小樽の発展も、ちとながら昔の歴史も大切にしたいと思ふ次第です。再度、ご検討をお願い致します。

小樽市奥沢 S.T

市の運河構想では運河と陸上道路をつくるとのことですが、

半分埋め立てられた運河は運河ではありません。

北海道の歴史と文化を代表する小樽の運河です。市の構想には全面的に反対します。

運河保存の方向で充分の審議ができればよろしく  
お願いします。

小樽市新光 Y.N

花巻、九年に訪れた時、他所ではおなじみで、運河沿いの  
石造創庫や、水門の群等、港町小樽の、南に小樽の  
風景と感嘆し、時折おなじみになりました。

運河の大半を埋め、残る外環を水路程幅の狭い河  
筋ですが、ふるに在る運河の水や底の泥を浚い、これは  
い、おやが運河の、一ツをつくる方が先ではないかと  
か。小樽の歴史的文脈を復元し残すは、改善給ひ  
大層に在ります。

小樽市若竹 J.I

小樽運河は小樽の歴史であり文化であり財産で  
あります。この歴史的文脈を破壊することは小樽の  
歴史文化にとって大きな損失であり取り返しつかない  
間違いだと思っております。

市では半分残すと言いますが、半分埋め立てられた運河  
は、もはや小樽運河としての意味が無いのと同じと  
思っております。小樽運河の埋め立てには反対します。

小樽市新光 F.I

一度失われた文化遺産は一度は復元するに付  
てまい。全国に注目を集める文化財  
価値の高い小樽運河を子孫に残すは、皆  
んなで努力してまい。運河を埋め立てて  
交通渋滞は解消された、これは誰の目にも明らかです。

小樽市長橋 K.S

学術的に認められ、全国各地から  
保存の声がきかれ、文化庁も保存を  
要望しては、運河と、市民のわがいを  
無視し、強行採決し、さらに強行決定  
することは許せない。

道路は山手わりルートを考えたり、  
海上で高架で通したり、運河をつぶさない  
方向で考えてほしい。

小樽市石山 N.S

小樽運河は、小樽の歴史であり文化であり財産で  
あります。この歴史的な遺産を破壊する  
とは、小樽の歴史、文化として大変な損失で  
あり、取り返しのつかない間違いだと思  
います。

市では、半分残すと言いますが、半分埋め立てら  
れた運河は、昔と、小樽運河としての意味が無いの  
に等しいと思いますので、小樽運河の埋め立ては反対します。

小樽市新光 M.M

余りな事情がある小樽へ通っている者ばかり

小樽へ通る小樽へ通るよ、この運河を  
約りし、給をいかにした。

その所によら小樽運河を築き済むこと

とか小樽の歴史にあり、小樽の歴史の保存に  
して是非決まらなく一年かかるとい  
宜しくお話し。

余市町 M.T

歴史的には埋め立てをし、水は流さない運命か  
思いますが、そんな日本状況だから、

たが、淋しい限りです。

小樽から運河を見ている状態からして、そんな  
小樽を残したいです。かつて運河の底か

みえれば、魚が見えれば、そんな小樽と  
も一度、若くは若くは、若くは若くは、若くは若くは

線か、たが、残したいですか、小樽と  
残すために、

小樽市新光 K.K

小樽市民の歴史的貴重文化遺産を、こわして  
自動車道路を作らば、私たちが過去、未来を失うのと同じ  
ことです。文化遺産と現代文化とを共存させてこそ  
ここの小樽発展、ふるさと小樽をいつか心の中  
に残り、いつか小樽へ帰ってみたい。住んでみたいと  
あこがれの街にしたいです。歴史遺産は破壊はら  
うな、作らなくていい。為政者の責任のめを明  
確にしてください。

小樽市 桂岡 M.I

小樽運河とその周辺の倉庫群は小樽の大切  
な史蹟であり遺産であると思っております  
一度こわしたら、元に戻す事は不可能です  
運河を残す事を前提にして、道路を考えた方がいい。  
そして運河の周辺を、小樽の歴史を考え、人生を  
考えたら、安心して散歩出来る一角にして  
欲しい。それが、小樽市の発展にもつながる  
と思っております。

小樽市 東雲 Y.H

小樽の運河は北海道の歴史と文化を代表する かけ  
がいの宝庫です。今この歴史的遺産が道路にされ  
ようとしているのは、小樽を愛する一人として黙視する  
ことはできません。

なんとか今一度道路計画を考へなおし、祖のいのち  
た運河を保存する方向で対処していただきたい  
と思っております。

小樽市 奥沢 M.K

小樽運河は小樽のシンボルです。小樽運河を埋めたで  
臨港線を作っても市内の交通渋滞は決して解消されない  
事は多くの専門家が指摘している通りです。またこれは  
小樽の斜陽に歯止めをかけることもできません。運河  
公園の構想にしても環境的に予算的にも実現性の  
乏しい事は自明の事  
小樽市民と共に生きた小樽運河の埋め立てには絶対  
反対致します。

小樽市 新光 K.S

小樽運河の埋め立てが議題になって相当の年数がたつた。各方面から意見が多く出されてきた。埋め立てに賛成する人達は、小樽の経済の発展を考えているように思います。私は地場産業としての全市的取り組みが過去の努力に負わされているように思います。運河が交通路になつたとしても、小樽経済に景観を与えないと考えます。文化財として運河を残すことが今後よい結果として出てくると思います。

小樽市 赤岩 K.K

小樽っ子の意気と文化を物語る貴重な文化遺産です。目先の便利さにはまどわされ、大切さを失うことのないよう、見識の高い目で小樽運河を見なおして行かなければなりません。全面的な保存と整備を強く要望致します。

小樽市 入船 K.I

長。伝統のある運河の埋め立ては、反対。今後つくり得る... (このころは) 市民の声をよく聞いてほしい。(たしかに賛成の人も居るが)

目先のことで左右されるべきではないと思う。土地というものは有形無形に人の心を育てている。市民の教育の場である。(教育は学校教育だけでは足りない) 風物を風物詩にまで高める努力を市民としてすべきである。

小樽市 緑 K.I

六月議会で小樽運河の埋め立てが審議されるようですが、運河や石造倉庫群は小樽の歴史と文化です。小樽になくしてはならない場所です。たとえ臨港線ができたとしても交通渋滞は解消されないでしょう。かえって箱北交差点や手宮線の踏切切りがネックとなり今後以上の渋滞を引き起こす可能性があります。臨港線の建築を急ぐ必要はないと切望します。

小樽市 稲穂 M.O

斜陽小樽とあちこちでさやみか、近い将来には  
石狩湾新港もできると、港はさびしい。小樽の  
生きた道は観光資源の活用が大切です。  
運河をのぶして、道路をという計画は、交通渋滞  
の解消には役立ちますが、観光資源をのぶ  
し、小樽を素通りにした。小樽にとってマイナス  
の面があります。運河周辺を整備し、  
観光の目玉にするには、かまひありません。

小樽市最上 E.D

市の運河公園構想では、運河を残し道路を作るといっ  
ていますか。半分埋め立てられた運河は、もはや運河ではなく  
大車線の大型道路のそばにのる単なる水路でしかありません。  
市が埋め立ての最大の理由としている交通渋滞も、交通量はここ  
数年横ばい、或いは減っていますし、渋滞の原因もレジャー交通による  
もので、臨海線はそれをこぼす機能はもっていません。  
運河問題は、北海道の歴史と文化を代表する小樽の町にとって  
大切な問題です。運河保存のまちづくりを進めてください。

小樽市花園 E.K

私は旅が好きです。どんな所へ旅をするかという  
その街で味わえない何かがある所です。  
小樽には、今は、その何かがあるのだと思います。  
しかし、運河が埋め立てられれば、小樽の街らしい  
ものの、大部分は、消え失せて、あとは、どこにでも  
ある、小都市になるのだと私は考えます。  
心から、運河が埋められてしまわない事を祈って  
やみません。

小樽市松ヶ枝 M.K

おれが言っている斜陽化一方の小樽の  
経済的発展は、望みがない気がします。  
(これから小樽の中心となるべく、和塾学生も  
札幌志向であるところから...)

これでも、連休、夏休みなど、若者が、カメラ片手に  
小樽へ来るのは、皆が小樽に“何か”を見いだして  
いるからだと思います。他の町にはないものを持っている  
小樽... 大切に守るべきだと思います。

小樽市稲穂 H.M

# 全面保存

運河は、北海道の歴史と文化を代表する小樽の町にある。失ってはならないものだと思えます。

半世紀前まであった運河は、運河の名のみで、運河本来の好さは、無に等しくなっていると思えます。

〈運河といふは小樽〉

運河保存のまっぴらに賛成!!

運河埋め立て 反対!!

小樽市星野 M.S

市が埋立てて臨港線を強引におし進めようとしている最大の理由として、市内の交通渋滞をあげています。しかし、この路線かできてオクエイまでのラインでは札幌を中心とする道路整備に有利にされたかと思えます。他都市の新路線を通している様子は市内の中心に近い場片々をけている場合が多いことを考え合わせると、何十年も以前のラインを実施して有利効果が無いと思えます。今後のビジョンも考えてラインの変更をお願いしたいものです。

小樽市長橋 M.I

小樽を愛する市民の一人として、小樽運河の埋め立てに反対します。着、樽らしき文化を残すことは今、小樽に生きていける者の責務と考之強く反対します。それ、本冬しおの石造倉庫が一つ一つ崩壊していく現状を見るに、今我々の市の無政策に強く憤りと共に、運河の埋め立てに反対します。 を賛成

小樽市高島 T.A

運河は全面保存 バイパス道路は将来の見とおしを立てて新設しなければならぬ 踏切があるような自動車道は交通渋滞を増すだけ 例は、

運河一部埋め立て代替車道では、両者相殺 おかげの無い 小樽の漁情、野産と喪失 悔いを見ることになる。

運河は全面保存 運河を改修して小樽市民の憩いの場、錆びれつゝある小樽に自然の美しさを取り戻すべき

小樽市末広 Y.T

小樽の運河は、北海道の歴史と文化にとって  
貴重な遺産です。車を優先させるとの  
運河をつぶして路を作るとは、深い  
い方とーりを感じています。どうか、その  
まの形で運河をのこし、周辺を趣味的に  
更利用の方法を考へて下さい。

小樽市 潮見台 Y.S

次代を担う青少年が社会を発展させるためには過去の先人が  
開いた歴史を知ることによって未来を発展させるのは当然である。  
小樽運河はまさに先人の開いた歴史そのものである。なうい、景  
点からぜひ全面保存すべきである。交通渋滞等は運河を  
つぶすだけでなく他の路を、はつらつあるはず"です。運河を道  
路にしたのらとって<sup>渋</sup>滞は解決しな"と思います。と小樽道  
路に工事費が、あつた、整美をすか、歴史の遺産として  
残しな"た方が、将来にわたるに、たつたと思ひます

余市町 S.S

臨港線と長橋方面の交通渋滞との関係がはっきりしない。現在  
埋め立てを急いで決定することはないと思います。かゝる以上、  
渋滞するのではなから。

それゆゑ山回りパイパス建設に力を入れたらどうでしょうか？  
歴史と文化を代表する小樽の町をつぶすような事はせたい  
ていた百々たふありません。

小樽市 最上 T.T

小樽運河の観光資源としての価値も、埋め立てに  
ともない、減じてしまうだろうし、道路の拡張は、交  
通渋滞をいづらか緩和するだろうが、市のためにもたら  
す利益は少ないのではないかと思われる。

小樽市 松ヶ枝 H.O

臨港線ができて交通渋滞は本当に解消  
されるのでしよう。  
今、埋め立て、渋滞のうらあとのりはできせん。  
式、格、色、百、年、の、史、の、あ、り、の、残、り、を、重、ん、ん、ん、  
運河を埋め立てしな"らう。もう一度、せし  
返さしめん。

小樽市 末広 M.K



私は、小樽港の効果的な発展・維持のために、多数の市民、各地からの学者、文化人の声、論文に見られる、史蹟保存・環境保存に重点を置く、「これからの町並み保存」の重点を置いた市政を強く望みます。

度々とした海に港の船の姿はなく、わたが、カーフェリーの発着場におきかすと、船影の残る「ふら」での釣人の群れに、さして運河周辺と散策する市民や旅人の風情に海のリズムを感じながら眺めたいと思っております。運河の全面保存と、注目の小樽にすべく、運河の埋立を強く反対します。

小樽市清水 K.N

小樽運河埋立てに反対します。

北海道の歴史と文化を代表する小樽の街にとって運河の存在は大切なことです。自然破壊がすすむ人間が住みにくくなっていく中で、小樽は依然人間らしさを残す都市です。小樽市民の大切な財産を交通渋滞解消の名義で失うのはたいへんご尽力をお願い致します。

小樽市見晴 M.S

怒涛の様子は増えつつある。何年か経たな名木を伐り倒し或は二度と再現出来ぬ建造物を撤去する。そのして造つた道もまた、間に海杯に走り又別な争いを打たせられ皆とら。空想しい歴史がある。小樽の運河並に之れは築き不存余無群。この様に急激な近代化の果てに景観が台無しになる。運河の埋立てを強行しようとする者々の感覚が全くわかっていない。私共は無量な市民の文化財を何ともしよなく奪われればならぬ。切に祈るべきである。

小樽市最上 S.I

- ① 小樽運河および石炭倉庫群は小樽市のアイデンティティ(小樽市)であること(証し)で済むこと
- ② それは、物質中心の生活に対する反省期にある今日、市民の心の支えとなりうるものであり、今後、益々その価値が高められていく
- ③ それは市民の憩いの場としてのみならず、水圏圏のリエコロジーの場として経済的価値を充分見込める。
- ④ 埋立ては道路にすることはついでに、それが市街計画に出る故にハイパス事業の目的に逆行すること(市街計画と並行する小樽市街の再開発計画)
- ⑤ 市街中心部に集積する交通渋滞を悪化し郊外へ住民を押しやる
- ⑥ 埋立結果は水圏圏文化の公衆的価値は著しく低下し(2007)

小樽市最上 T.H

今日に残る歴史的な建物が都市の個性として残されているのが小樽は、並み居る北海道では貴重な文化的な景観都市と云える。特に小樽運河の水辺の佇まいは、その背景の山々や周辺の建物との調和が貴重な美の遺産として大切にしたいものと思ふ。水面を狭めての埋立はその調和を限度まで破壊するであろう。それは、美の原理に背くことである。その意味からして私共は断然として埋立に反対する。美を破壊する思想から街の発展をなすと思ふは、

小樽市緑 K.M



市の積極的運河の埋め立ては、小橋運河は大東線道路わきの  
 第一下水路に引さかして(埋め)す。また、右運河岸線も保口の港を築  
 ていくこと(5)。小橋の街と豊後町の運河と右運河岸線は、世に  
 育の美化に於いて保存すべきです。

運河が流れて、橋梁の小橋市次に付す。これに環境を破壊する事蹟に  
 してせん後、その犯罪的行為です。

全国の有識者も運河が流れて(埋め)す。市当局は右岸に運河  
 埋め立て橋梁を改め、「運河保存から(街)と」を関係者と共に築  
 上げたいといふこと。信を千載に残すの事、運河埋め立て  
 せしむ、是す。

小橋市若竹 T.H

運河の埋め立ては何年も前から論じられていますが、市の  
 行政的進め方には運河の価値の論議をじつと見つけたり  
 中に手続が先行しているという問題があります。百年の歴史  
 と街づくりの重要な要素として全国的に熱い視線をむけられ  
 いる運河を早急に埋め立ての結論を出すこと、小橋市の恥と  
 なります。斜陽といわれる小橋の新しい街のイメージとどこにも  
 ぶか、もと大きくて広い目で見るに下され。

小橋市最上 Y.T

日本の国土が歴史の上で、今の特色を失いつつあるとき、北海道に於いて  
 一ツの歴史をもつこの小橋の特色ある運河間(地)を埋め立てること  
 日本の中の歴史を失うことになり、又地方の歴史の文化遺産を  
 失ふことである。時加いつか、その事に気がつ  
 いた時は、二度とかえって後悔のないようである。小橋は、  
 遺産を失う事なく、未来を荷なう若い人達の為に守り、  
 常に交通の便を計る問題が今後その為、小橋の特色を失うこと  
 になる事は決して再考しては、時間にかけて金庫を動かす  
 昭和56年5月24日、これは全力を盡くすべしである。

小橋市幸 S.S

# 都市計画変更に関する 意見書

## 小樽運河を守る会

私たちが小樽運河を守る会は、昭和48年末の会結成以来今日まで、小樽運河と石造倉庫群の保存・再生を求めて運動を続けてきました。私たちは、小樽運河と石造倉庫群が単に古いものだから、めずらしいものだから残せということを主張してきたのではなく、現在小樽で生活している私たち市民が、これから生活するであろう子孫たちが、真に豊かな、住みよい暮らしをするために必要な環境だと考えるからです。神が与えてくれた自然、人間がつくりだした創造物、そして私たち人間の細心のとれた環境づくりを、この運河地区を拠点として、小樽市全体に広げていきたい。それが本当に人間らしい生活につながるものと、私たちは信じます。

### 1. 変更案の検討にあたって

このたび告示された小樽都市計画道路「3.2.4 臨港線」（通称「道道臨港線」）の計画変更案は、その理由書に述べられているように、『運河周辺の環境に配慮した整備をはかる』ことを目的として計画されたものである。このような目的を設定し、計画変更にのぞまれた態度は、高く評価されるものといえる。

しかし、その目的が、このたびの変更案で十分に達成されているか否かは別問題であり、検討の必要とされることである。

この検討にあたっては、まず計画の変更を余儀なくした様々な背景を、十分に理解する必要がある。この背景の中から、計画変更案の満たすべき条件が、湧きぼりにされると考えらるからである。

#### 1-a. 計画変更を必要とした背景

<歴史的環境の保存をめぐる全国的な動き>

いうまでもなく、このたび告示された道道臨港線の

計画案は、昭和41年に計画決定、事業決定されていた、いわゆる既定計画の変更策である。

この昭和41年というのは、全国的に「高度経済成長」に向かっていた時代である。古いものを壊し、新しいものにつくりかえることが「近代化」であり、その「近代化」こそが人々の生活を豊かにしてくれるものと信じられていた。「近代化」によって、たしかに物理的な生活水準は向上したが、一方では、地域独自の遺産や文化が破壊され、それぞれの地域の個性が失われていったこともまた、まさげもない事実であった。高度経済成長期の体験を通じて、都市計画に対するこのような反省があらゆる方面から指摘されだした。その中から、古きよきものの価値を再認識し、それを通して歴史的に形成された地域の生活や文化の蓄積の大切さを知り、それを「保存」していくという気運が生まれたのである。都市計画のあり方が大きく変わろうとしていた。

その具体的な動きは、昭和41年に結成された「上三又町保存会」(岐阜県高山市)や「巻籠を甍する会」(長野県駒形町)などの住民団体による治癒は町並み保存運動や、昭和41年の金沢市による「金沢市伝統環境保存条例」、倉敷市による「倉敷市伝統美観条例」の制定などにみられるように、すでに昭和40年代の前半に各地方であらわれはじめていた。それが全国的な広がりとなってあらわれたのは昭和40年代後半のことで、昭和47年の文化財保護法改正にともなう「伝統的建造物群保存地区」創設が新設されたのは、まさにその象徴であった。

#### 〈各方面からの小樽運河と石造倉庫群の価値評価〉

この時期に、小樽でも同じような動きが相次いで起こった。昭和47年から文化庁は、保存すべき景観町並みのリスト作成を開始したが、すでに重要伝統的建造物群保存地区に選定された巻籠、徳園新橋、蔵などとなり、小樽の真幌地区と運河地区の石造倉庫群がリストアップされた。いわば、“国の宝”として、その歴史的・文化的価値が評価されたのである。国の行政機関からだけでなく、歴史的町並みに関して造詣の深い、建築学関係の学者、専門家からも、運河地区の景観を高く評価する声があがった。村松泉次郎東大

学教授は、『小樽運河とその周辺の歴史的建造物群は、神々の聖地である山が通る一帯と、有名なアバシーのある長崎の南島子地区とつながり、日本の近代史を象徴する三大景観地帯の一つである』と指摘している。また、日本建築学会北海道支部も、昭和47年末に小樽市に提出した「小樽運河周辺町並みの保全にかかわる調査についての要望」書の中で、『小樽運河は……石造倉庫群などの建築群と一体となって、わが国では他に類例を見ないユニークな都市景観を形成し、……石造倉庫群は、建造物自体としても貴重な歴史的価値をもつものであります。加えて、隣接する2内町一帯には、日本の近代建築史上、貴重な作品を含む一群の建築が遺存し、……ひとりの有機的な街区を形成しています。このように、歴史的町並みが高貴な形態で残っていることは、さめて貴重な、重視すべき遺産と見ます。…』と指摘し、小樽運河と石造倉庫群はもとより、周辺街区を含む、広域にわたる町並みの価値を評価したのである。

#### 〈小樽市民の運河地区の価値に対する認識の高まり〉

このような各方面からの、小樽運河と石造倉庫群の価値の指摘に呼応するかのようになり、地元小樽市民の間でも、その価値に対する認識が生まれはじめた。その直接的契機となったのは、昭和48年、道道臨港線計画の一評着工にともなう、有幌地区の石造倉庫群の破壊である。その状況を目の当りにし、「このままでは運河は埋め立てられ、当然のように周囲の石造倉庫群も姿を消していく。これでは小樽の歴史がなくなる、小樽が小樽でなくなってしまう」と感じ、「ただ一点、かけがえのない運河を残す」とことを目指して、同年12月に私たちは「小樽運河を守る会」を結成したのである。昭和47年6月の設立総会時点で、会員1,200人、署名10,000人であった。昭和47年には、小樽の次代にならう若者達が、運河保存からの小樽の新しいまちづくりを目指して、「小樽・夢の街づくり実行委員会」(通称夢街)を結成した。私たち「小樽運河を守る会」と「夢街」は連帯し、小樽運河と石造倉庫群の保存運動を展開してきたことは周知の通りである。運河周辺を会場にお祭りを開き、にぎわいのある、人々の活気であふれた空間を創造し、運河地区の将来像を具体的に呈示したり、運河問題についての総合的な学習の場を設けることを目的として、行政・文化・都市・建築・歴史などの各界から専門家を招き、「小樽運河

研究講座」を開設するなど、小樽のまちの将来像を模索するまじりくり運動ともいえるべき保存運動を展開してきたのである。

こういう運動の積み重ねの中から、一般市民の間でもより幅広く、運河地区の価値認識が浸透していった。昭和52年9月に、小樽商大の小樽経済史研究会がおこなった、市内800戸を対象とするアンケート調査では、運河埋め立て賛成の2倍にもものぼる46%が運河保存を求めている。また、昭和53年10月には、小樽商業高校郷土研究部による市内の高校4校、2,507人に対するアンケート調査の結果が、第13回高校郷土研究大会で発表され、運河埋め立て計画に反対するものが70.6%という結果が出ている。

#### 〈運河保存運動の全国的な広がり〉

一方、私たち「小樽運河を守る会」をはじめとする小樽市民による小樽運河と石造倉庫群の保存運動に対して、その主旨に賛同し、連帯の意思を表明する団体が、北海道のみならず全国において相次いで結成され、運河保存運動を支持するアピールがそれぞれなされた。

まず、昭和53年6月、道内在住の学者、文化人達によって、「小樽運河問題を考える会」が発足された。発起人には、田上義也（建築家・北海道国際文化協会会長）、史料調査（詩人・北海道文学館理事長）、丸島勝太郎（北海道文化財保護委員）、高倉新一郎（北海道大学学長）、原田康子（作家）、河野文一朗（詩人・札幌歴史文化研究会）、岡松登（画家）、橋道英雄（北大名誉教授・土木工学）、神山雄一（北大教授・衛生工学）、小室原克（慶応大学教授・日本文学）他32名、道内の各界を代表するメンバーが名を連ねている。

同年11月には、会長に小樽出身の環境正元（作家）、理事に大木康子（作曲家）、分科長に比呂司（文筆家）他4名、顧問に石川忠臣（朝日新聞社記者）、橋道英王（東京大学教授）、結城昭義（横浜国立大学講師）、村松良太郎（東京大学教授）をはじめとして、広く全国300余名からなる「小樽運河を守る会」が結成された。

翌54年には、木内綾（民芸作家）、三浦綾子（作家）、島野村良（旭川大学教授・文芸評論家）らを中心とする「小樽運河を考える旭川の会」も結成された。

「小樽運河を守る会」、「夢街」および道内在住の若手建築家による「北海道の環境を研究する会」（逸野ハビタ）は、これら3団体と連帯し、協力し合、て運河保存運動を展開してきた。

また、今年5月末には、小樽市において、各地で歴史的町並み保存運動を展開している住民、歴史的環境問題に取り組んでいる研究者・学生、地方自治体および文化庁、国土庁などの行政担当者など、全国から500人が参加して「第3回全国町並みゼミ」がおこなわれた。そのゼミで、参加者一同の名をもって、『……私ども参加者は、運河の現場を見、市民の話を聞き、あらためて運河問題と取り組む住民運動を心から支持することを確認した。……』とする宣言がなされたのであった。

#### 〈運河地区のもつさまざまな価値〉

こういう保存運動の広がりの中で明らかにされていった運河地区のさまざまな価値をここで整理しておく。それは、①歴史的・文化的価値、②市民の精神上的価値、③都市における水辺のオープンスペースとしての価値、④観光資源など、経済的価値等である。

#### ① 歴史的・文化的価値

小樽運河は、大正3年から同12年にかけて建設されたが、それ以前の明治32年からすでに建設の計画が定められており、実際には25年という、実に4半世紀もの長い歳月をかけてつくられたものである。環状式ではなく、岸壁の沖合に水路を残し、外わくを石組みで囲い、しゅんせつした土砂で埋め立てるといって、全国でもきわめてまれな工法を用いており、わが国の港湾土木技術史上、貴重な存在である。周辺の石造倉庫群は、運河竣工以前の明治22年、現在の色内大通りから運河の岸壁までの埋め立て竣工以来昭和初期にかけて形成されたものである。その構造は、木の軸組みに厚さ15cm前後の切石をカスガイでとめた、木骨石造ともいえるべき一種独特のものである。わが国の伝統的な“木造”と西歐的な“石造”の相互の利点を生かしたこの木骨石造建築は、建築史上きわめて貴重な存在であると同時に、この形式を生み出した当時の小樽商人の知恵と努力を今に伝えるものである。また、小樽が生んだ作家、小林多喜二や伊藤整の文学作品の舞台にもなり、現在でも映画の舞台、絵画や写真の素材として多くの人々に親しまれている。

## ② 市民の精神上的の価値

小樽運河と石造倉庫群が形成された明治末期から昭和初期にかけての時代は、小樽が北海道経済の中心地として大きな繁栄をみせたときである。運河と石造倉庫群は、その繁栄の歴史を今に伝えている。と同時に、現在私たち市民の住む小樽の町の礎を築きあげた先人達の“力”が、そこには刻みこまれているのである。

小樽運河と石造倉庫群は、小樽の個性をあらわす、いわば小樽が小樽であることの証しに等しい「町のシンボル」である。私たち小樽市民にとって、かけがえのない歴史的、文化的遺産であり、市民共有の財産である。

## ③ 都市における水辺のオープンスペースとしての価値

東京、大阪をはじめとして、わが国の数多くの都市で河川や堰が埋め立てられ、その結果、うるおいのない、殺伐とした都市空間になってしまった例は、枚挙にいとまがない。小樽もその例外ではない。小樽の中心部では、緑は丘の上であり、主として海や河川が市民の日常生活におけるオープンスペースの役割をはたしてきたが、昨今はすでにその河川も大半が埋め立てられ、道路や駐車場に姿をかえていく。このような中であって、運河は現在残された唯一のオープンスペースともいえる存在である。幅40Mのゆったりとした水面をもち、しかも駅から歩いてほんのわずかな分のところにある。都心部における水辺のオープンスペースとして、うるおいのある、市民にとってきわめて貴重な空間資源である。

## ④ 観光資源など、経済的価値

小樽運河と石造倉庫群に対する視点の一つとして、松橋浩久（札幌国際センター理事長）は文化遺産のもつ広範な経済的価値を指摘し、次のような意見を述べている。

『投資といえば、道路建設投資のような物的経済的投資をすぐに連想しがちである。しかし、大切にされた文化財は投資なのである。長い年月や歴史に作りこまれた遺産で、それは往々まで、人間に様々な精神的な豊かさを与えてくれるのだ。文化は決して生命の縮減したものではなく、経済の論理をも包含する新しい時代の価値観である。この意味で、地域振興のひびく新しい方法として、文化遺産都市構想も考えられたいのではなかろうか。』

市内でも、小樽市観光協会が、歴史的建造物数十件について、その歴史などを説明した案内板を立てるなど、小樽運河と石造倉庫群の観光価値についての認識が深まっている。とくに、小樽青年会議所主催による、小樽市内に存在する歴史的建築物を訪ね歩く催しに、約3,000人が参加したのは注目される。

## 〈運河地区の価値を生かした町づくりの可能性〉

こうして、運河地区のさまざまな価値が明らかにされ、市民の間でもその価値認識が高まり、たのであるが、単に運河地区の価値評価だけにとどまらず、その価値を将来どのように生かしていくのかという、小樽のまちの総合的なビジョンの提起へと発展していった。

日本ナショナルトラストによる調査報告書「小樽運河と石造倉庫群」では、『これから小樽が置かれた地域社会と環境、調和のとれた都市のかたちを獲得してゆく道は、いまだにみつからないままにあり、小樽が独自の価値判断をもち、現状を改善し、可能性や将来像を描き、そこに至る道筋を究明し確認することが必要である。それは、この美しい自然と歴史の都市構造を大切にしながら、その潜在的資源を活用し、さらに住みよい個性ある都市を築いていくことである』とし、『現在残っている自然の跡を浄化、“第二の自然”であり歴史的環境の再生の契機により、新しい水と緑と歴史のまちづくりが可能になる』と提言している。この小樽市全体の「水と緑と歴史のまちづくり」において、運河地区の整備、再生をカギとして位置づけ、運河が市民生活と有機的なつながりを獲得すること、そこに新たな生活の場をつくり、環境全体の底上げをはかるなかから景観整備を進めていくことの二点を、地区再生の基本的な考え方としている。そして、現在の運河を中心とする環境のポテンシャルをひき出すなかから、いわば環境創造の「可能性」として具体的な計画を提案している。それは、①運河一水辺のオープンスペースを核に、港と市街地をつなぐ新しい都市中心として、行政施設、文化施設、商業施設、公園、散策路などの設置、整備をほかり、運河地区を市民の広場として開放する、②下水道の整備、汚泥のしゅんせつによって水環境の浄化をほかり、廃船や不用になつた船を撤去し、できるだけ運河水面を視覚的に開放したり、歩道、橋、河畔の整備をするなど、水辺の総合的な演出をはかる、③港の南側の隅納、中央ふ頭と主な物流が移動するのに伴い、既存

の第2、第3ふ頭を拡張再開発し、フェリーターミナル、見本市展示場をつくるなど、商業観光ふ頭として再生させる、④人口密度の著しい邑内地区に、公的再開発、民間の個々の建替えなどを誘導し、上には必ず住居をのせる開発をかこない、都心居住の場を設定する。そこに生活の場をつくり、活気を生み出していくなから、歴史的町並みの景観整備をはかることの4点である。

以上述べてきた背景の中から、既定計画のさまざまな問題点が明らかにされている。こうして、その問題点を解消すべく、既定計画の見直し—計画変更の必要が高まっていたのである。

#### 1-b. 既定計画に対して指摘された問題点

##### — 変更の際、考慮されるべき点 —

ここでは、既定計画のさまざまな問題点を明らかにする。

まず、文化庁あるいは研究者など、小樽運河と石造倉庫群を中心とした、小樽の歴史的環境保全の立場から指摘された問題点として、基本的には、

1. 歴史的環境として、石造倉庫群は広大な水辺と一体にとらえられるものであるが、6車線の大型幹線道路建設は、両者の関係を完全に分断する。
2. 運河の水辺は大幅に埋め立てられ、大量の自動車交通とともに歴史的景観は一変する。
3. 大型幹線道路の建設は、直接的に石造倉庫敷地を取り壊すほか、道路沿線の土地利用にも影響を与え、石造倉庫の建替えが進行する危険性が非常に高い。現に、倉庫業者団体は、隣街新小樽に倉庫の新設移転の計画をもち、一部業界では、道路建設を前提に、跡地利用をコンサルタント会社に依頼するなどの動きがあり、工場、ガソリンスタンド、駐車場建設により、石造倉庫群破壊の方向は決定的なものとなる危険が大である。
4. 石造倉庫が建っている土地は、明治22年の海岸埋め立て地であり、道路建設による不平等下の危険性是否定できない。さらに、道路建設後の大量の自動車交通による振動が、石造建築の寿命を大幅に低下させる危険性が大である。

また、小樽運河と石造倉庫群を、小樽にふさわしい町づくりのカナメとして活用していくべきであるとする立場からも、問題点が指摘されている。基本的には、

1. 小樽運河と石造倉庫群の大幅な改変・破壊は、小樽における市民連帯のシンボル、まちのシンボルの喪失につながる。
  2. 市民のレクリエーションの場として存在する、運河を中心とした水辺は、大幅に埋め立てられ、水際線の市民による利用が制限される。
  3. さらに、大型幹線道路を流れる大量の自動車交通が与える心理的圧迫は大きく、小樽運河と石造倉庫群周辺の環境は、市民にとって非常に近づきにくいものとなる。
  4. そのことは、ひいては、歴史的環境に対して期待される、文化的、経済的投資効果を大幅にえこなう。
  5. 住宅地、市街地中心部、小樽運河と石造倉庫群を中心とした歴史的環境地区、港と一帯に構成される小樽の市街地構造を、既定計画では分断するおそれとなり、港町小樽の特性を、物的、心理的に破壊することとなる。
- さらに、環境問題一般にかかわる立場からは、狭小な市街地に与える大型幹線道路建設の問題点が指摘されている。基本的には、

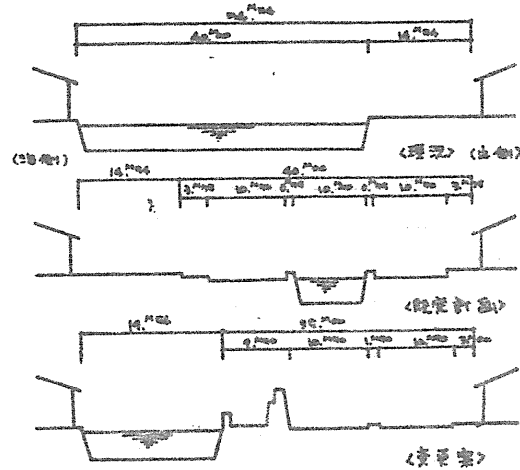
1. 排気ガス、騒音などの自動車公害の発生する危険性が高いこと。
2. とくに、橋北地区においては、通学圏、商圏など、日常生活圏の分断が深刻な問題となる。

以上は、このたびの計画変更にあたって、解決すべき、必要不可欠な課題といえる。仮に、この変更案が、これらの問題点を解消する計画であるか、あるいは、何らかの有効な補動的な対策が講じられているか、そのどちらの対応もなされていない場合は、計画変更を必要とした背景の大きさからみて、意味のない変更といえる。



2 変更案の概要について

2-1 道路計画



河川断面横断面

図から明らかになるように、既設計画では現在河川に浚  
土工などでいわゆる砂子川を築く巨匠に、浚土の  
大船を築し、それ以外の浚土部分を埋めて水路の幅  
削にそれぞれ各橋脚の道路幅10<sup>2</sup>と各道幅<sup>2</sup>をとり、  
右側の側、左側の側を橋脚にのみ、というものである。

これに対して、変更案は各道の幅を広くせず、  
各道幅を今の道路幅を右側に寄せ、河川幅に9<sup>2</sup>  
の道幅を（従来の道幅の半分はなしとせよ）を設  
け、右側に14<sup>2</sup>幅の河川幅の一部を移した光の下である。  
既設計画と大きく異なる点は、①水路を右側に寄せ、  
左の幅を9<sup>2</sup>に減らした点、②水路幅に橋9<sup>2</sup>の道幅  
道を設けたこと、の2点である。

2-2 橋脚計画ととしての「河川及び旧田圃環境整備  
計画」

小樽市では既設の変更案として「河川及び旧田圃  
環境整備計画」を策定し小樽運河と石炭倉庫群の歴史  
的環境の保全に努められている。

その内容は、

1. 小樽市田圃歴史的環境保全地区整備計画
2. 道路環境整備計画
3. 運河沿道環境整備計画

4. 運河の緑化と修景計画
5. 運河沿道環境整備計画
6. ミナミホールと元の旧田圃環境整備計画
7. 倉庫群の修景及び環境整備計画
8. 出版小路環境整備計画
9. 本通り橋環境整備計画
10. ポート町の環境整備計画
11. 自由埠頭公園環境整備計画
12. 都宮橋環境整備計画
13. 447リニアロードネットワーク整備計画
14. 平宮橋くらし整備計画

とある。といる。  
この度の計画変更の是非を判断するうえで、各々の  
計画の内容を知ることは極めて重要なことであるが、  
現時点では河川元の元に見極めがなされた標準に於  
ており、各分府判断材料と作り上げていない。（※若  
自身イメージプランの段階であること明らかにしている。）  
全体を通していえることは、この度の計画は6車線の  
大型幹線道路の導入を既設変更として標準としたもの  
であるということである。いかにいっても、この度の  
運河及び旧田圃地区を計画として取り扱う標準にして、  
幹線道路が導入される必然性は十分ありということ  
である。むしろ小樽運河と石炭倉庫群を中心とした歴  
史的環境を評価する観点からいって、6車線の大型道路  
をこの地区に導入することにはその問題点を十分に認識  
し、一せざるべきである。本計画が在りてからの  
である。このことは、環境整備や道路建設からいって  
運河化計画の450<sup>2</sup>の利用も為えるところから出発して  
いかにして先明らかである。

3. 変更案の周知性について

この度は、この度の変更案が前回の計画変更と必要  
とした変更点に、各方面から指摘された、既設計画  
の問題点とどのように対応しているかを検討する。

3-1 道路計画の変更について

歴史的環境保全の立場から指摘された問題点、1 石  
炭倉庫群と水辺の分断、2 大量の自動車交通による歴  
史的景観の中核の変容、3 石炭倉庫の建物の大巾の助  
長、4 地盤の不均等下、振動による石炭倉庫の寿命の

大中が終了、に於ては是れを危惧せしむる要素に於  
ちの変更を要する所ない。

小樽に於ては、しい町づくりを有するものとしての重要  
な要素として評価する立場から指摘された問題点、  
1. 大中の改善に比して、市民意識の向上に必要の  
ミニボルト、そのミニボルトの喪失、2. 大量の自動車交  
通が与える心理的圧迫による近づくに、3. 小樽の  
市街地構造の分断、港町小樽の特性の破壊、に於ては、  
6車線複線道路の導入という点では同じであり、  
改善は求めたい。また置河堤を土壌が減少しては、  
現在の本路市の半分以上を埋めるものであり、  
問題点2. 水圏線の市民による利用の制限は大いに、  
さらに道路沿いに設けられる中々道の遊歩道は、大量  
の自動車交通が与える心理的圧迫を軽減させるもの  
と見做され、市民の利用も期待される。従って問題  
点4. 期待される文化的、経済的投資効果も大中に比  
する点で変わりがない。

環境問題一般に於ける立場から指摘された問題点  
に於ては、6車線複線道路の建設という方向が  
変わらぬ以上何ら示してない。

以上総合すると、この度の程度の些細な変更では、  
変更の趣意は、小樽置河と石倉倉庫群の歴史的  
環境に於ける影響に於ける評価すべき点は見い出  
せない。

3-1 「置河及び周辺地区環境整備構想」は、変更案の問題  
点を補うが。

変更案の問題点を補うものとして、「置河及び周辺地  
区環境整備構想」は規定されたものであることは前に  
述べた通りである。従ってこの構想の有効性を検証  
する必要がある。

と見るとこの構想の内容が関係性に於けることは  
変更案の趣意も述べた通りである。ここには、  
構想のうち重要な項目に於ける具体的な点に  
指摘しつつ有効性に疑問があることを明らかにする。  
重要な項目のひとつに、石倉倉庫群の保存をめぐ  
る「倉庫群の修繕及び環境整備計画」がある。

この計画では、石倉倉庫を機能更新をほかに、  
空を移して保存していく必要性があることが指摘され  
ているにすぎない。一般に歴史的文化的価値の高し町

並みの整備計画を定めた場合には、慎重な配慮が要  
で、それに於ける学術的調査は欠かざるもの  
とされる。小樽の場合も、道路計画の変更を必要とした  
背景からいって、充分な調査をベースに提案さ  
れなければならぬ。また道路変更案で危惧される  
石倉倉庫群の歴史的環境に有効に対応するには、  
都市計画に於ける種々の調査が必要であり、先に  
述べている特定の調査が行われ、石倉倉庫群の歴史  
的環境を先取りで把握し終るべき。

さて小樽の場合、調査報告書として一般に公開さ  
れているのは、小樽市職員共済会発行の「小樽置河史」  
のみである。内容は①小樽置河地区の経緯と完成当時の  
状況、②石倉倉庫群の調査のうち、建設年、建設者、  
規模、並びに置河と石倉倉庫群の外観観察による現  
況概観に七ページ。(各ページには豊富の資料が  
見られるものが多い。)

特に一般に調査の主体をなす、異物の調査に於いて  
は地区全体の建物配置図、平面図、断面図、断面立  
面図、あるいは代表的建物の平面図など必要最少限  
の図化をさしてない。石倉倉庫群の文化的価値に  
ついては、明治期の石倉建群として、その  
木造石造という特質を指摘し、注目されることか  
ら各方面から指摘されているものである。調査に於いて  
は当然、これらの点に於ける精緻な考察がなされる必  
然があるといえる。しかし上記「小樽置河史」では、  
これらの重要な点に於ける言及はなされてない。

小樽市においては、上記「小樽置河史」のほか、「  
記録保存を目的として」いくつかの調査を実施してい  
るといふが、その結果は公表されていない。  
調査実施予定項目からして、目新しいものは、石倉、  
レンガ倉庫、各一種の実測調査にすぎず、調査対象  
種数としては、この種の調査の常識からみれば十分  
すぎる。

そのほか構想策定に関連して実施された調査は、倉  
庫所有者に於けるアンケート調査があるが、道路の必  
要性と伝統的建造物群保存地区の指定をめぐり、意図  
の有無を中心としたものにすぎない。また置河山側地区  
の一部に於いて、主に外観観察による増築状況の調  
査、地区全体の建物の構造種別や現況調査があるが、  
全体をとおして保存整備計画を有効にすすめる資料として

は、断片的で命令的内容のものはいらない。

これを「置換及び旧地区環境整備構想」策定にある  
て、市文化財保護審議会に意見を聞く機会をもうけ  
らねばならぬ。たのぞ、平順として不備である。

以上、小樽市で実施した調査内容を検討しただけで  
も、もともと命令の基礎資料のないまま、「石道倉庫跡  
は残取と言葉でいっているにすぎないことは明らかに  
ある。

このことは他の項目についても同様である。結論と  
して、「置換及び旧地区環境整備構想」が、先に指  
摘した道路変更案の問題点を補うものとするには、構  
想のうらみけをなす諸調査があまりにも不備な故に、  
問題外といえらる。

#### 4. 代替案の可能性

既定計画に対して指摘された問題点を解消するには  
この度の計画変更では、はなはだ不十分であることを  
今まで指摘してきた。では、案初のある方策は考えら  
れないのであろうか。ここでは、その可能性を検討し  
てみる。なお、検討にあたっては、代替ルートという  
考え方にこだわらず、計画そのものの再検討から始め  
るものとする。

道道臨港線の計画が立案されたのは昭和44年で、そ  
の内容は「昭和42年版、小樽市総合都市計画」に詳し  
い。しかし、その後、昭和47年から昭和50年までの4  
ヶ年計画で実施された「道央都市圏パーソントリップ  
調査」により、最近の都市指標にもとづいた検討がな  
されている。

この「道央都市圏パーソントリップ調査」による  
道道臨港線の建設が必らずとされる背景には、将来、自  
動車交通が爆発的に増大するという予測がある。昭和  
70年の内一内自動車交通量(単位台/日)は昭和46年に  
比べ約1.6倍、それに内一外、外一外交通量を加えた  
全体では約2.1倍になるとされている。単純な見方を  
すれば、この自動車交通量の増加にあわせて、道路の  
拡中、新設といった措置が必要とされるというわけだ  
がある。

このような予測が導かれたのは

1. 総人口の増加 547 19万人 / 570 22万5千人

2. 事業所従業員数の増加 547 7747人 / 570 8777人
3. 生徒・学生の増加 545 3577人 / 570 5547人  
など主要指標の将来想定値を増加する方向で設定して  
いることに加え
4. 市民1人当りの交通の増加 547 2.6台/日・570 3.1台/日
5. 市街地中心部人口の郊外流出

などを想定したことによる。  
これらの想定にも疑問な点はあるが、ここで視点を  
自動車交通以外の交通に移してみる。「道央都市圏パ  
ーソントリップ調査」では、昭和47年に対し昭和70年  
の手段別内一内交通量をどう予測しているかを見るこ  
と

	徒歩	自動車	バス	鉄道	合計
昭和47年	231,407 (50.7)	121,410 (26.6)	98,745 (21.6)	5,143 (1.1)	456,705 (100)
昭和70年	219,169 (39.8)	211,429 (38.4)	74,042 (13.2)	45,634 (8.3)	550,274 (100)
70/47	0.95	1.74	0.75	8.87	1.20

(単位 人/日)

となっている。  
ここで気がつくことは、自動車を利用する人が増える  
のに対して、徒歩あるいは大量輸送機関であるバス  
を利用する人が減るということである。それも、人口  
は増え、市民1人当りの交通も増加することを想定し  
たのにもかかわらずである。これを、昭和70年の小樽  
の町の姿として想いえがくと、道と歩く人の姿は年々  
減り、バスで顔と会わせる人の数も減り、自動車だけ  
がかつての倍近く山坂の狭い町の中を走りぬける殺伐  
とした風景がうかんでくる。

ここで徒歩から他の交通手段(ほとんどは自動車)  
に代わるとされるのは約1万2千人/日、自動車に換算  
すると約1万台/日、バスから他の交通手段に代わると  
されるのが約2万5千人/日、自動車に換算して約2万  
1千台/日となる。これら徒歩あるいはバス利用の減少  
は、単純計算で自動車約5万台/日分の交通の増加に相  
当する。(バス利用者2万5千人/日はバス1千台/日に  
相当)このことは、何らかの方策により、徒歩あるい  
はバスから他の交通手段に代わることをいじめること  
ができれば、計算上約5万台/日の自動車交通量も減  
らす可能性があることを示している。

そこで、まず徒歩あるいはバス利用が減少する要因

を考えてみる。要因はさまざまで、かつ複雑にからみあったものと思われるが、徒歩に関しては、そのうち

1. 市街地中心部人口の郊外流出、都市域の拡大による移動距離の増大。
2. 自動車交通の増加との関連で、徒歩の安全性・利便性の低下。

などは、大きな要因となろう。またバス利用減少の要因も考えてみる。

1. 自動車交通に対して、運行時刻、路線の限定など利便性に劣ることがある。

ということが大きな要因となろう。

徒歩あるいはバスから他の交通手段に代わることをくいどめる方策は、これらのマイナス要因を解消することに他ならない。

日本ナショナルトラスト小樽調査団(昭和48年調査)が、調査報告書「小樽運河と石倉倉庫群」の中で、小樽への提言として示した“自然地形を骨格とし、生活施設、水辺、歴史的街並みをつないで編まれる歩行者路の網の目”は、小樽の市街地の特性を生かしたすぐれた提案であることはもとより、日常生活圏の歩行者空間を創力あるものとし、徒歩交通を増加させる可能性をもつ注目すべき提案である。

また、同じ報告書の中で、運河地区再生の一環として提案された都心居住の推進は、色内、運河地区を中心とする歴史的環境に生活の場をつくり、活気を生み出すという目的の他、市街地中心部人口の郊外流出をおさえるうえで有効といえる。

これらに、バスの利便性を高める手段(各地で様々な工夫がなされている)を加味した総合的な対策を講じたことによって、生活環境の向上と自動車交通への依存低減をなしうる可能性がある。

自動車交通への依存を低減させる必要性については次の理由も挙げがせない。すなわち昭和70年以後の(あるいは道道臨港線建設後の)交通の問題にする視点が見られる。「道央都市圏パーソントリップ調査」の予測によると、計画の前提条件を変えぬかぎり、道道臨港線の建設だけでは自動車交通の増大に完全には対応できないという。(約9千台の容量不足)仮にそれ以降も自動車交通への依存が高まれば、次の市内

幹線道路建設の必要性が生まれてくる。特に、大型幹線道路の建設は第二予測以上の誘発交通を生むと見られる。山と畑に囲まれた小樽の地物を考えれば、次の幹線道路建設は、生活環境に重大な影響を与えらるものになることが予想されるのである。

このように自動車交通自体ののびをできるだけおさえる他、道道臨港線の負担する交通量を低減させるものに、市内通過交通専用道路の建設があげられる。昭和46年の調査では小樽市を通過する交通量は平日で約2千7百台/日である。しかし、小樽市は北後志から札幌圏への出口に位置しているため、道央と後志を結ぶ夏季のレジャー交通の通過が著しい。このレジャー交通が引き金となる市内交通の著しい増大は、時には都市活動のものが麻痺しかねない状況を示している。その実数については十分な調査がなされていないが、昭和70年における観光期の交通量は約8万台となり、可能容量を越える交通量も10数時間に及び予想され、小樽市をバイパスする道路の建設は不可避とされている。(小樽市都市計画報告書)仮に、この道路が建設されるとすれば、現在の計画で道道臨港線が負担することになっている昭和70年の通過交通約1万1千台/日は、計画から除外することが可能となる。(バイパス建設にあたっては自然環境の保全に努めると同時に、周辺山村への影響、誘発交通量などにも充分な検討は必要である。)

これと同様の効果は、交通量はさだかにできないが、環境部の再開発により、道道臨港線を結ぶ、道道臨港線専用道路が建設された場合にもあてはまる。

これらと前提に、道道臨港線計画に検討を加えることによって、小樽運河と石倉倉庫群を中心とした歴史的環境と、真に昭和の保つる計画が生まれることを確信する。その詳細な検討のうえにたらし、小樽運河と石倉倉庫群の保存・再生の構想を検討することだが、小樽の町にとって悔を残さない決断といえる。

小樽運河を含む街全体の景観は、独り小樽  
だけのおもしろさなく、北海道が誇るこゝろの文化  
景観の一つとして若くはこれ(他)の景観...と思つて  
能く現状修復保存を図ることも必要で作業が  
あり、変更もあつたと思うのであります。

豊か地域社会を願ふの南見と云ふこと  
が、臭と臭を結ぶより早くこゝろの非情な  
土の匂いが表面に出てしやうことにならぬ  
ようによろしく... 豊かとは云ふものはその土地  
に住む人々が、それをやがて心でかよわせ  
大いに、育つてゆくための、多々の不便  
もいと大切にするこゝろによつてあきつて  
ゆけらうやう(西)のちのちの街づくりを有ら  
せようと思つてます。

小樽運河は、小樽を起原として北海  
道の経済を活かしました。この運河は  
更に働きを深めて、住む人々ばかり  
に止まらない、地域を超える人々の心  
に、小樽を、北海道を、そしてこゝろに生  
きることを語りつづけます。  
小樽運河を活々と残して下さい。」

私は小樽運河の保存とこれに関連する小樽  
の町づくり活動が、将来の日本の町づくり活動、  
都市計画のモデルケースとして高く評価されること  
になるかと考えております。

人間的な都市環境に対する関心が今日ほど  
広範に高まっている時はなかったのではないでしょ  
うか。これは、ひとりわが国にとどまるものでは  
なく、欧米諸国では特にここ十年近くにおいて  
都市環境の再生のために、建築物や都市景観、  
木路などの構築物を保存し、その周辺環境を  
保全してきております。

私がよく知るもので一例を挙げれば、西ベルリンの  
Landwehrkanal という運河がここ数年において  
熱心に保全計画が練られてきております。  
これは河畔の歴史的建造物を保存し、文化施設  
も新設して、運河を中心にして市民のための憩いの  
場をつくり上げようとするもので、西ベルリンの政  
府の建設関係担当大臣以下、担当行政当局が  
率先して指導してきております。

小樽運河は市中心部に隣接し、石造倉庫群  
や港の景観を含めて、将来にわたって何れも  
見ないすぐれた市民の憩いの場となる可能性を  
有していると思つてます。このように将来性を有する  
セッティングは新策によつては一朝一夕に作り上  
げられるものでないことは多くの経験者が示して  
おり、今では周知のことと思はされるに至つていま  
す。

以上のことから、私は、小樽運河の埋立てが  
当計画路線案のとおり実施されるならば、将来  
にわたつて禍根を残すおそれが大と考え、是  
非とも慎重に対処され、運河の全面保存に努力  
されよう、切に要望申し上げます。

私は、古いものへの愛着、自然保護に関心は強い関心を持ち、徳川時代から、実践活動に携わって来た。このため、「小樽運河の保存」については、意見を要する事柄に押し、強かに保存運動を主張して来た。

つまり「交通渋滞の解消」の名の下に、小樽市民をはじめ、全国民の文化遺産が失われるというのである。

このように手法は、全国どこどこに見られるアースで、文化意識の欠如、行政の欠陥を暴露してあり、それによって年が経てくると、この世に以て痛感がある。

私達の郷土、豊野景でも、このように創り出される見られる景観は、南のオーストラリアを代表している。

今や発現の景観を園遊時期にしかかていない。

これからは、地方の時代です。

地方に残った、伝統的、文化、所産、風俗...を見つめ直し、それを発現の中心にきて、再開発計画を打ち出す必要はありません。

その上で生まれた文化遺産は、永い年月をかけるべきであったものであり、多くの不便をきたし、市民の財産として子孫に愛の継がなければならない。

小樽運河が再びよみがえる日を念願しています。

道庁都市計画地方審議会が、小樽運河の埋め立ては感情的な推進の意向を示したことは、全国都市保存運動に参加している人々にとり、会津復古会といたして誠意遺憾と申さざるを得ません。会津復古会が下野景以来ずっと二十年目と申すまで、福島の交通不便と御愁を承け、古く民家や街並みと残存しているものだけでなく、11月日本が管轄している公道や路傍、過剰な人肉路外や本業と人間の住む環境とこれらが合わさって文化遺産に侵食されています。経済的優先、埋め立て、及び道路の拡充、やがてこの中から、もう一つは入心量が増え、物から心へは、価値観の創出と繋がり、その結果、近代後進の地方の時代が叫ばれ、これからは、埋め立ての地方の特性を生かすための計画、調査や調査依頼の文化遺産保護センターの発足が待たれてはならない。

この小樽運河埋め立ては、当然の一部であった運河の、埋め立ては小樽の歴史的価値を損ない、景観を破壊し、埋め立ては防衛上も不利である。運河を埋め立てる埋め立ては、道路を造るよりも、埋め立ては、埋め立ては、交通の便が増える町の茶屋という茶屋は、かつての高度経済成長時代の考えであった。小樽は、小樽の茶屋どう結ぶのか疑問である。

先日、小樽を訪問したとき、海沿い山に建てられた小樽の地形を考へたが、これ以上の都市機能を果たすのは無理のように感じられました。そして新しい道路をつくり、車をどんどん走らせると、川の







全国各地で歴史的環境の保存と再生、さらに創造の運動に取り組んでいる住民組織 20 団体の連合体である「全国町並み保存連盟」（以下連盟という）（注1）は、左記の理由から「小樽市計画道路3・2・4 臨港線の変更案」（以下変更案という）の案内に対し、あらためて新しい提案を述べる。

○ 反対理由

1、私たち連盟に、1979年6月に加盟した「小樽運河を守る会」と「小樽夢のまちづくり実行委員会」（以下小樽2団体という）は、長年にわたり小樽運河と石炭倉庫群を中心とする小樽市の歴史的環境を守ることを目的に、さまざまな活動を続けてきた。この活動は、私たち連盟の目的である「郷土の町並み保存とよりよい生活環境づくり」（会則第2条）（注2）にまさに一致する。

2、私たち連盟は、小樽2団体については、加盟以前からその主張を支持し、その活動を支援してきた。これは、小樽運河を中心とする小樽市の歴史的環境が、全国的レベルにおいてもきわめて良質であり、かつそれを守ろうとする市民集団が存在したことを、高く評価したからである。連盟顧問の西山伊三京大名誉教授・特任准三京大教授をはじめ連盟関係者の多数が、小樽市やその他の都市で講演し、又マスコミを通じて全国に小樽運河を守ることを訴えてきたのは、この現われの一つである。

3、私たち連盟は、1980年5月24日から27日まで、小樽市を中心に「第3回全国町並みゼミ」（注3）を開催した。そして全国から集った約500人の参加者は、道路計画との関係において小樽運河を見学し、経過報告を聞き、あらためて小樽2団体の住民運動を支持することを確約し、あわせて北海道および小樽市の行政措置に強い関心を寄せることを決めた。そして、以上を主要な項目とする「小樽・函館宣言」（注4）を採択し、宣言の写しを北海道都市計画地方審議会委員ならびに行政関係者に送付した。

4、私たち連盟は、とくに変更案に多大の関心をいだいている。すなわちそれは、小樽市当局が主張するような、道路新設とともに歴史的景観をも保存する妥協策ではなく、歴史的環境を破壊する行為であると断ぜざるを得ないからである。このことを放棄することは、日本国民として未来にくいを残す行為に荷担することになると思われる。私たち連盟は、今後とも、小樽市の歴史的環境を守るため、変更案の非妥当性を全国の世論や国会に訴えていくとともに、あらゆる手段を用いて守る運動を展開していくことを宣言する。

◎ 新しい提案

私たち連盟は、変更案に反対する人たちと同様に、支持する人たちも多数いることを知っている。そこで私たち連盟は、北海道と小樽市が英断をふるって変更案の行政的措置をとることを若干年保留し、その間に変更案をあらためて案案にして、小樽市の将来像と小樽運河と道路問題のあり方をめぐって、徹底的に再検討することを提案する。理由は次の通りである。

1、私たち連盟は、今回の変更案の行政的手続きの経過において、小樽市議会での取り扱いおよび北海道都市計画地方審議会での審議過程において、民主的と思われない一部行為があったと、強い疑惑を感じている。

2、私たち連盟の得た情報によれば、変更案の起草者といわれる北海道大学助教授飯田勝幸氏は、1980年7月4日、横濱市で開かれた第1回日本文化デザイン会議分科会「なぜ小樽運河の保存か」に講師として出席し、自分は運河保存派であることを表明、さらに変更案の取扱いについて小樽市当局の行為には疑義がある旨を発言している。（注5）

3、さらにうわさとして聞くところによると、小樽港は近い将来に最港になる予定で変更案において道路幅員を6車線に固執するのは、有事の場合には道路を軽飛行機の発着場に変更するためであると言われている。うわさといえども、現代の風潮からすれば可能性は絶無とはいいがたく、多大の不安を住民に与えている。北海道および小樽市は、このうわさについてなんらかの発言をし、不安を取り除く義務があると思われる。

4、私たち連盟の運動は、決して地方自治体と対峙するものではない。むしろ仲間として協力体制を築くことが運動の基本である。すなわち、第1回全国町並みゼミの「有松・足助宣言」（注6）では、歴史的環境運動の「主体は、住民であり、自治体であり、それに協力する専門家である。この三者が、それぞれの特性を生かしながら確かな協力関係 を築きあげていくことである」と規定した。小樽運河問題と道路計画をめぐって、小樽市当局と小樽2団体の間には、十分に話し合い協力できる余地があることを、とくに強調したい。また私たち連盟も、このために尽力できることを表明しておく。なぜなら、「小樽運河」はすでに一小樽市だけで処理できる問題ではなくいまや全国的視野において論ぜられる課題と思われるからである。（以上）

小樽運河を愛する会 会長 夏堀 正元

この度、北海道都市計画審議会の予備審査で、運河の一部埋立てを含む通計画案が了承された事は、誠に遺憾であり、小樽市の史的景観にとって重大な支障となると考えます。

小樽運河と石造倉庫群は、文化庁も認める歴史的文化的遺産である事はもとより、小樽にとってかけがえない水辺の空間であり、小樽振興の拠点となるものです。高度成長期の経済開発優先の中、画一的な街づくりが起意して多くの文化遺産が破壊された事は、すでに明白な現実であります。あらゆる分野でその見直しが行なわれている今日、過去の通計画に固執し、運河と石造倉庫群のまん中にも車線の道路を通す事は、運河と石造倉庫群の一体としての価値を分断し、歴史的景観の保存はあきらめ、有様倉庫群の場合同様倉庫の全面解体にまで及ぶ可能性があります。

市は、運河臨海線によって、主要幹線道路、バイパス道路、港線並業道路の三つの機能を果たすと主張していますが、その個々の機能の分断及び位置づけがあいまいであります。のみならず、一体として計画されるべき、通幹線、バイパスも、車公道と専ら補償の問題を中心に反対運動がおこり、未だ白紙の状態と聞きます。一方、臨海線と国道五号線のぶつかる南北交差点では「運河臨海線既定ルート案に絶対反対する市民の会」が、日常生活の分断、商圏の分断、車公道等の理由で結成されております。小樽全体としても運河が埋立てられる事によって市街中心地区と水辺の空間は、物理的、心理的に分断されるばかりか、市の健全な経済活動をも差し止めてしまうといえるべきであります。このように、臨海線ができる事によっておこる大きな変化への環境アセスメントがなされていない不備な道路計画であれば、避けて新たな交通渋滞をひきおこす可能性があります。

小樽の都市計画の中で、臨海線の位置づけを明確にし、道路優先の考えに基づく交通計画を今こそ再検討するべきです。小樽にとって無名の財産である運河と石造倉庫群は、一度破壊してしまえば取り返しがつきませんが、道路の建設は、その必要性を言明いくつもの方法があると思われまます。

運河と石造倉庫群の全面保存を大前提とした裏の海岸での運河地区と道路の共存と文化財の保存単性を目的として長期的な展望にたち慎重に決断される事を要望します。

京都大学名誉教授 西山 卯三

小樽市都市計画道路「三・二・四臨海線」について、今後決意を見ようとしている事は、小樽市の重要な歴史的文化的遺産である小樽運河の存在を無視し、人間の住む都市として忘れて、このまま、貴重な地域文化財への配慮を欠いてまで過去の都市計画の頓陥をそのまま鵜呑みにして破壊的「開発」を強行しようとする事には思いません。市民の中には強力な反対があり、まことに破壊される事を取らぬという小樽運河埋立てを許さぬ、否、同時に埋立ての是非の検討を望むことし、早急な決定を求めたいことを願います。 以上

川越市文化財保護協会 会長 山田 勝利

意見 小樽運河と倉庫群は小樽の「史の証人」であり、貴重な文化遺産です。この早急な埋立ては、歴史を破壊し、文化財を失うことになり、後世に「史の証人」を奪うことになる。早急な埋立てを止め、小樽運河と倉庫群の保存を求めたい。

一、この計画は、石狩新道(含む道)全体の開発計画と整合性をもちながら、何よりも小樽の町の発展と生活環境改善にとつてふさわしいかがるべき判断を要する。(評価の視点)

二、道庁省が一極的發展には文化の視点をなくしては、政策などのものの実行が困難となつており、独自の文化の確立を必要としていると指摘して、意見を述べたい。(経済)

三、歴史の痕跡(倉庫の土)に創られた文化的アイデンティティは、子孫が立派に育つ糧(糧)なのです。今まどいん石町からどいん石人物が生まれたいか思ひ出して意見を述べたい。(教育)

四、小樽の文化的アイデンティティの最大のもは、石狩、ハルマ、通河、近代的埠頭という近代日本を築き上げた三歌(歌)が揃っている事であり、今日のわが国にこうした不連続(不連続)の歴史遺産は、ほや小樽にしか存在しないのびず。(文化)  
以上の理由により、とりあえず公示の採留をしたいと思います。

川越市文化財保護協会 桑 重基

小樽運河の景観は小樽町のものをいじりません、大事に保存して下さい。

一、小樽運河とその周辺の倉庫群は、わが国近代の都市像の一面を象徴する景観であり、全国的に見ても貴重な文化遺産である。したがって、小樽自身にとつて、町の個性をつくり、小樽と目をならぬ小樽としてつくり出すため、まことに貴重な町づくりの景観であり、小樽にはこの種の町づくりの景観は、貴重である。運河と周辺の倉庫群は、規模、町の歴史との関係、水と橋、景観と一体となつてつくり出された景観構成上の効果をいかに見ても、一般の景観というのと、ついでに、

二、小樽の市街地の老朽化は、ひどく、住宅、都市施設を含めて、既成市街地のうち、一部で再開発を遂げ、いくらか必要であり、しかし、再開発は、従来のようではなく、老朽化したものを取りこめて新しく建て替へるという安易な考えによるべきではない。

三、川や運河を埋めて道路をつくらず、町の歴史を象徴するような建築物を簡単に取りこめたり、市民一人ひとりの町づくりの長し、人間形成を行つた環境と人々の



もふ、これをもって十分と比較検討を行  
はざるのは無理と承せざる。

技術的、経済的検討はもとより必要である  
現在必要なのは、それ以前の運河、倉庫群を  
取り、そして生かした町づくりの可能性の検  
討でありました。その地をいかに港湾にのけての  
都市部の総合的再開発構想の中で、道路計  
画や運河、倉庫群の再生計画を検討すること  
です。そういう検討の中で、現在案とは別の  
可能性も出てくるのではないかという点。た  
とえば運河よりも港湾寄りの道路は、現在は  
港湾用をのみ、市内の交通にあてることでは  
支那というほかの案もあつたように思います。港  
湾の再開発構想の中からは、これを市内交通に  
活用する可能性も出てくるのではないかと思  
はれます。

既に港湾の再開発のための調査が始まると  
用いてまいります。都市の骨格を将来にわた  
り決定する事業を計画を立てるのに、市街地  
と港湾とがバウバウがあつてよい筈はありま  
せん。あらためて両者を一歩と一歩総合計画  
の中で道路計画も検討してまいると承せま  
す。

こういう判断の裏の検討は、おまやりに

はさば一度きりなされておられませんか。  
左の案は、未だ之れを主な場合について、現  
した結果、この案が最良であることばかり  
だと、理主に賛成の人にとつて之を論理的に納得  
できる形を

とつておられませんか。  
運河の保存を望む声はすつと無視し得る  
たつたに大まかになっていまして、この声にこた  
へ、運河、倉庫群の再生をした、別の案しを市  
自身がつくり、市民に比較検討の材料を提示  
することかたむく必要と承せざる。現在の  
案が二のまゝ実施されることには賛成できま  
せん。さうに慎重な検討を要することと希望  
いたします。

日本大学講師 吉田 桂二

小樽運河とその周辺の石造倉庫群はきつめて価値  
の高い史的環境であると考えます。こうした認識は  
下に国民的の合意のあるべきと思えます。  
この度、道都市計画地方審議会において、運河の  
一部埋立てによる道路建設を適当と認められたこと  
は重大な環境破壊入道とひらくものといわねる  
をえざる。この際、結論の白紙撤回と再度慎重に  
審議され、特筆に禍根を残さない良識ある結論を  
望みます。



である。その(三)と(四)を以てして、  
 所謂「近頃」地方の文化「地味独自の町づくり」と  
 ういふ事と大抵して呼ばれてゐる。又、大分県大友  
 町の「近頃」なるもの、その特色は、  
 豊作の内巻(三)と(四)に見えてゐる。これも  
 又、所謂「自給の村」(如き町づくり)即ち、  
 牙を以てして町づくり、町づくり、  
 即ち、自給自足の先達、歴史の中心に上つてゐる。

歴史的、文化的、園工環境を見ても、  
 の個性、特色、あるべき、  
 社会は必要なら、又価値を、  
 今更の正統的都市計画となつて、  
 之を、  
 之を、  
 之を、

審議会の採擇。これは、  
 得計の地を以て計画を、  
 存続する次第なり。

意見

長野県の松本市には、旧制松本高校、  
 松本市議会、  
 松本市、  
 松本市、  
 松本市、  
 松本市、  
 松本市、  
 松本市、  
 松本市、

小樽運河の一部を埋め立て、  
 小樽運河地方審議会。

1. 現代の都市は、その基礎である自然と、  
 都市の安全性と、  
 都市から自然と、  
 現に、  
 之を、









私は東京(過去で青空のぼくなど町)から  
京都へ移り住んで生活しています。京都は  
御存知の様に社会的に歴史的影響が  
た圧力的後進を大切にし、市民もそれを  
誇りにしています。町づくりの中でも  
市当局はどうか条件をとりあげ町の  
発展に努めています。  
小樽も旅行して小樽の良さは外部  
の人因、としても小樽ならではのところ  
多く、文化的蓄積もずいぶん高いところ  
とつくづく感心しました。その小樽  
を発展させてきた人とその令が、  
あげられ小樽運河と倉庫郡こそ小樽希  
発展の礎とした一級した町づくり構  
の決意になると思えます。  
なにも、歴史的遺産を大切にしたら  
ぐりをさめるよりお願ひをします。

あまりに性急な町づくりはよくない  
ものではないが、ありません。  
僕等に市民の合意を得る町づ  
くりをさめるより希望します。

「小樽の運河は歴史の生き証人です。遠く他地方  
から小樽を訪ねる者にとっても、やすらぎと詩心を  
与えてくれる小樽の象徴です。私は学生時代を  
欧州で送り、歴史的建造物の保存再生が  
いかに有効で、素晴らしいかを見て、変遷ことが  
ございましたが、小樽が自らの文化の証しを断た  
保存再生の道を選ぶことを切に願ひます。

運河を少しでも中絶、  
倉庫群をその水運に映すことがなくなり  
力は半減します。どうか後世に悔いを  
残すことのないよう、運河を「残す」

昭和56年7月18日 第1版 発行

編者 小樽運河を守る会

発行責任 小樽運河を守る会

代表 峰山富美

小樽市松ヶ枝2-5-32

Te1(23)6377

---

昭和56年7月18日 第1版 発行

編 者 小樽運河を守る会

発行責任 小樽運河を守る会

代表 峰 山 富 美

小樽市松ヶ枝2-5-32

TEL (23) 6 3 7 7

---